COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

3-4 GEORGE V, 1912-13

VOL. CVIII

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGT-TROISIÈME JOUR DE JANVIER JUSQU'AU VINGT-CINQUIÈME JOUR DE FÉVRIER, INCLUSIVEMENT

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

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

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 23 janvier 1913.

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

QUESTIONS.

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

TRAITEMENT DES JUGES.

*M. LEMIEUX demande:

1. Un mémoire a-t-il été présenté au ministre de la Justice demandant une augmentation de traitement pour les juges de la cour de comté et ceux de la cour supérieure, dans les districts ruraux en général?
2. Quelle décision le ministre de la Justice a-t-il l'intention de prendre en la matière?

M. DOHERTY: J'ai reçu plusieurs communications et j'ai eu plusieurs entretiens au sujet de l'augmentation du traitement des juges de la cour de comté et de la cour supérieure. La question est à l'étude.

LES CHALUTIERS A VAPEUR.

M. SINCLAIR demande.

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il fait une enquête en 1912 sur les effets produits par les chalutiers à vapeur sur l'industrie de la pêche le long du littoral de l'Atlantique?
2. Dans l'affirmative, qui en a été chargé, et quel en a été le résultat?
3. Des experts ont-ils faits des observations à bord des chalutiers alors qu'ils faisaient la pêche? Dans l'affirmative, quels étaient ces experts?
4. A quelles dates ces observations ont-elles été faites, et quels sont les noms des navires?
5. Un rapport a-t-il été adressé au département? Dans l'affirmative, quand et par qui?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. Angus L. Frelick et Amos Toole. On a obtenu des renseignements sur les variétés, les dimensions, les quantités, etc., de poissons pris par un chalutier, et on s'est enquis si les engins des pêcheurs ordinaires étaient endommagés ou dérangés.
3. M. Toole a été retenu pour demeurer à bord d'un chalutier et faire un rapport des opérations.
4. M. Toole est demeuré à bord du chalutier du 2 août au 5 octobre.
5. Oui; tant par M. Frelick, qui accompagnait les goélettes de pêche, que par M. Toole. Le rapport final de M. Frelick est daté du 10 octobre; celui de M. Toole n'est pas daté, mais il est parvenu au département le 30 de novembre.

FOURNITURE DE GLACE A L'INTERCOLONIAL.

M. REID (Ristigouche) demande:

1. A-t-on demandé des soumissions pour la fourniture de la glace à l'Intercolonial à Campbellton?
2. Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, quels sont les noms des soumissionnaires et les montants mentionnés dans les soumissions, et la plus basse soumission a-t-elle été acceptée?

M. COCHRANE:

1. Oui.
2. Des soumission ont été reçues des personnes suivantes:—William J. Price, de Campbellton, $1.18 par tonne nette (2,000 livres); Thomas Ellsworth, de Campbellton, $1.13 par tonne nette; Elias B. Pritchard, de Campbellton, $1.40, par tonne nette. Les prix susmentionnés comprennent la livraison et la mise en glacière à Campbellton. La plus basse soumission a été acceptée.

LE TARIF DOUANIER.

M. MACDONALD demande:

1. Quelques personne ou personnes ont-elles été employées par le département des Finances, l'an dernier, pour faire des enquêtes ou pour obtenir des renseignements au sujet du tarif, ou concernant son fonctionnement ou ses effets, ou la sagesse ou la nécessité d'y faire les changements demandés?
2. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms, quand ont-elles été ainsi employées, et ont-elles fait un rapprot écrit au département?

M. WHITE: Non.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. MacNUTT: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demande la parole sur une question de privilège. Hier, le moment eut été mal choisi, mais aujourd'hui je crois que je me conforme au règlement. Je désire citer des paroles qui me concernent et que le "Free Press", de Winnipeg publiait ces jours derniers. Elles font partie d'un discours de sir Rodmond Roblin concernant l'élection de Macdonald,

prononcé à la législature de la province, à Winnipeg. D'après le compte rendu, sir Rodmond aurait dit:

Dans aucun cas, il ne s'est aperçu que les libéraux de la division de Macdonald avaient pris part eux-même à cette besogne. Les libéraux avaient vu les méfaits, le whisky et l'argent et ils avaient renseigné le gouvernement. Quels sont ceux qui faisaient venir ce whiskey et cet argent? Ce n'était pas Norris, mais Frank Oliver et Thomas MacNutt et les meneurs de la Saskatchewan. "Je parle en connaissance de cause", a dit le premier ministre. Ce n'étaient pas des libéraux de Macdonald ni du Manitoba, mais des gens du dehors. Onze Français de la province de Québec, le whip de l'Ontario et plusieurs personnes de la Saskatchewan et de l'Alberta. Lorsque M. Norris a toléré cela, il a compromis la réputation et l'avenir de son parti. MM. Oliver, MacNutt et Sullivan se sont acquittés de la besogne et le résultat a été l'arrestation de quelques-uns. Mais ils n'étaient que les instruments de criminels politiques.

Une accusation semblable portée par le premier ministre d'une province contre deux membres de cette Chambre revêt une certaine gravité, et je crois qu'un comité d'enquête devrait être nommé pour rechercher la vérité. J'en serais bien aise. Je dois dire que je nie complètement les accusations, qu'elles sont entièrement denuées de fondement. Si sir Rodmond Roblin sort de ses retranchements et publie ces accusations dans une journal sous sa signature, il sera obligé de les prouver ou de passer pour un calomniateur.

LA LOI DES GRAINS DU CANADA ET LA LOI DES TERRES FEDERALES.

M. KNOWLES: J'ai deux questions à poser. Je demanderai au ministre du Commerce si la loi des grains du Canada sera modifiée à cette session, et au ministre de l'Intérieur, si la loi des terres fédérales sera modifiée et, dans l'affirmative quand.

M. FOSTER: Relativement à la loi des grains du Canada, il est possible qu'elle subisse de légères retouches. Je n'ai pas encore pris de décision.

M. ROCHE: Le représentant de Brandon a, hier, proposé quelques modifications à la loi des terres fédérales. Nous ne nous proposons pas en ce moment de lui faire subir d'autres retouches.

M. OLIVER: Puis-je rappeler au ministre de l'Intérieur sa promesse de soumettre des prescriptions législatives concernant les certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain. Je ferai observer qu'il est à désirer que le pays connaisse au plus tôt ce que seront ces prescriptions.

M. ROCHE: Lorsque le ci-devant ministre de l'Intérieur a posé cette question avant les vacances, j'ai déclaré que je me proposais de conseiller à la Chambre de proroger de six mois, à savoir, jusqu'au 30 juin 1913, le délai fixé par la loi de l'an dernier.

M. OLIVER: Dans la dernière loi étendant le droit de prendre une inscription de homestead, il y avait une erreur qui a privé de ce droit des personnes qu'on n'avait pas voulu en priver. Je prierai le ministre de prêter une attention spéciale à cet aspect de la question et de faire corriger toute erreur qui peut exister à cet égard.

DISCUTION GENERALE DU BILL DE LA CONVENTION COMMERCIALE AVEC LES ANTILLES.

L'hon. G. E. FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie) propose la 2e lecture du bill (n° 28) concernant un traité entre le Canada et certaines colonies des Antilles. —Le bill lui-même a été expliqué en détail et discuté sous tous ses aspects lors du débat sur le projet de résolution qui lui a servi de base. Les négociations et tous les préliminaires du dépôt du projet de loi ont été assez prolongés et sont connus de la Chambre et du public depuis une période de temps considérable. Il est donc inutile que je détienne la Chambre un seul instant au moment de la 2e lecture du bill. Je suis prêt à étudier le projet en comité général et à en adopter les différents articles. Je ne me propose donc pas de perdre du temps en proposant la 2e lecture du projet de loi.

M. OLIVER: La première fois que le ministre du Commerce a saisi la Chambre de cette question il a remis à quelques députés un exemplaire d'un Livre bleu qui renfermait certains faits relatifs au traité. Je crois qu'il avait alors promis de faire imprimer d'autres exemplaires pour en faire une distribution générale.

J'ai adressé plusieurs demandes et je n'ai pas encore pu m'en procurer un exemplaire. Je soumets respectueusement que je ne puis pas, n'ayant pas une connaissance personnelle du sujet, l'étudier avec autant de soin que je voudrais, parce que je n'ai pas eu l'occasion d'examiner l'exposé complet que mon honorable ami a promis de soumettre à la Chambre.

M. FOSTER: Le document dont parle l'honorable député est le dossier des procédures de la délégation. Je l'ai communiqué à la Chambre et j'ai proposé de suspendre les règlements et de faire imprimer immédiatement ce document. Je soupçonnais qu'il n'avait pas été imprimé et destribué aux députés.

Cependant, bien que je regrette que le document ne soit pas imprimé ni distribué aux membres de cette Chambre, après tout, les négociations ne sont que les préliminaires de la conclusion à laquelle on est arrivé, savoir, la convention qui est maintenant soumise à la discussion de cette Cham-

bre, et dont chaque membre a une copie devant lui, ainsi que du projet de loi qui est basé sur cette convention. Les membres de cette Chambre ont réellement devant eux tout ce qui est essentiel à la discussion.

M. OLIVER: Je ne veux pas faire perdre de temps à la Chambre, mais je crois que la prétention de mon honorable ami que le compte rendu des négociations ne serait pas nécessaire pour nous renseigner sur les conclusions auxquelles on est arrivé est pour le moins extrême. Bien que ce ne soit pas mon intention de retarder la discussion, je demanderai à mon honorable ami d'avoir quelque considération pour ceux qui n'ont pas eu les mêmes facilités que d'autres, si nous demandons des renseignements que nous aurions pu obtenir en étudiant le rapport.

M. FOSTER: J'avais quelques copies de ce rapport que j'ai distribuées aux honorables membres de la gauche, mais je regrette de n'en plus avoir.

M. OLIVER: Je sais cela.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): Avant que la Chambre adopte ce bill en 2e lecture, j'ai quelques observations à faire, et la raison qui m'y engage sont certaines paroles de membres du cabinet prononcées en dehors de cette Chambre, plutôt que les articles mêmes de la convention avec les Antilles qui est maintenant soumise à notre ratification. Ainsi que l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie l'a dit, cette convention ne prête pas à de grandes divergences d'opinion, vu qu'elle est à peu près conforme à la proposition de la commission royale nommée il y a deux ou trois ans, et dont faisaient partie deux membres de l'ancien gouvernement. Je suis certain que de ce côté-ci de la Chambre, on accueillera toujours favorablement toute convention de commerce ou de tarif de nature à rendre les échanges plus libres entre deux pays, particulièrement entre le Canada et les Antilles anglaises, avec lesquelles nous avons depuis très longetmps de très agréables relations commerciales. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, approuverons naturellement la convention parce que nous sommes les pionniers dans le développement de relations commerciales plus intimes entre le Canada, les Antilles et toutes les parties de l'empire. J'irai plus loin et je dirai que si l'ancien gouvernement n'avait pas accordé la préférence commerciale à toutes les colonies anglaises, il n'aurait pas été possible de conclure la convention qui est maintenant soumise à cette Chambre.

Les amis du Gouvernement actuel et les journaux qui l'appuient sont trop empressés à s'attribuer tout le mérite de cette convention avec les Antilles anglaises. Les amis du Gouvernement ont dit, lorsque les négociations se poursuivaient entre les délégués du Canada et des Antilles il y a un an environ, que la réciprocité commerciale avec ces îles était préférables à la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis tentée par l'ancien gouvernement. On nous a dit en propres termes que cette convention entre le Canada et les Antilles aurait l'effet de donner plus de force à l'empire qui avait été sérieusement menacé par la proposition de réciprocité commerciale avec les Etats-Unis.

Le ministre du Commerce, pendant sa visite en Angleterre, l'année dernière, a été l'hôte d'une association que l'on appelle "le comité des Antilles". Ce comité est en grande partie composé de représentants des propriétaires des plantations de canne à sucre aux Antilles. Ceux qui l'avaient invité lui ont fait le compliment de lui dire qu'à lui revenait l'honneur de cette convention entre le Canada et les Antilles, et bien que je doive en justice dire ici qu'il s'est défendu de la couronne qu'on lui offrait, il a admis cependant en rougissant qu'il en avait déposé la semence depuis très longtemps, que cette semence avait pris racine mais que d'autres avaient pris soin de sa croissance, et que le résultat était la convention actuelle. Je veux citer quelques passages du discours prononcé par l'honorable ministre en cette circonstance et je ne crois pas qu'il ne soit nécessaire de m'en excuser devant cette Chambre. Après s'être, ainsi que je viens de le dire, attribué quelque mérite dans le succès de cette convention, qu'il avait toujours très sincèrement désirée, il parla du rapport de la commission royale dans les termes suivants:

> C'était un rapport très important, et il servit de base à la convention actuelle. Mais d'autres évènements eurent lieu dans l'intervalle et l'administration qui précéda la nôtre mit le rapport aux oubliettes et proposa une autre politique qu'elle pensait bien plus avantageuse pour le Canada et pour tout le monde. Dans l'excitation et l'empressement qui résultèrent de la proposition de cette nouvelle politique, la convention avec les Antilles fut mise de côté, et je ne dis que la plus simple vérité lorsque j'affirme que si le verdict du 21 septembre avait été différent de ce qu'il a été, il n'y aurait pas eu de convention avec les Antilles anglaises.

Et comme conséquence, sans doute, on aurait vu la dissolution de l'empire et l'extinction du Canada. Mon but en me levant pour parler sur la deuxième lecture de ce bill est surtout de protester contre cette assertion. Elle est fausse, de nature à tromper et indigne d'un homme occupant un poste important dans le Gouvernement de son pays, indigne surtout d'un ministre de la Couronne, et j'ajoute que tout hom-

me juste, respectable et intelligent a droit d'en être froissé. L'honorable ministre n'avait aucune raison de parler ainsi. Il est vrai qu'il y avait une entente entre lui et plusieurs membres du parti unioniste d'Angleterre, qui lui avaient aidé ainsi qu'à son parti, lors des dernières élections générales en Canada, pécuniairement et autrement.

On lui avait promis de donner au Canada un marché plus grand pour le surplus de ses produits agricoles au moyen d'une préférence sous forme d'impôt douanier sur les produits des autres pays, politique que le parti unioniste a abandonnée ces jours derniers, à tout jamais, je suppose. L'honorable ministre croyait sans doute se rendre populaire en jouant au démagogue dans cette circonstance, et malheureusement pour le Canada et pour l'Empire, nous trouvons aujourd'hui en Angleterre trop de personnes qui croient que l'empire a été sauvé au mois de septembre 1911 par la défaite de la convention de réciprocité. Dans le cours de l'année dernière ou plutôt des derniers mois passés, des unionistes d'Angleterre, de passage parmi nous, ont parlé comme des enfants en disant que le parti conservateur du Canada avait sauvé l'empire en 1911.

Nous avons entendu les discours embrouillés et vides d'unionistes comme M. Walter Long, sur les effets de notre commerce avec les Etats-Unis sur les relations impériales, discours généralement insultants pour les électeurs de ce pays. Il est regrettable que plusieurs de ces unionistes anglais qui nous visitent de temps à autre ne prennent pas la peine de se renseigner, même superficiellement, sur la nature de la réciprocité proposée par l'ancien gouvernement, et je proteste. La réciprocité avec les Etats-Unis ne pouvait avoir cet effet sur nos relations avec l'Empire. Il est très difficile pour un grand nombre de Canadiens de souffrir la suffisance ignorante de certains Anglais au sujet des affaires canadiennes, et il est tout naturel que nous protestions. Je ne veux pas empêcher ceux qui en Angleterre, généralement les membres du parti unioniste, consacrent leurs meilleurs efforts à la perpétuation et au bien-être de l'Empire, mais ils seraient mieux de consacrer leur temps et leurs talents au règlement des nombreux problèmes politiques auxquels ils ont à faire face chez eux, et lorsqu'ils auront abandonné leurs idées du moyen âge et folles sur ces questions, il sera temps alors pour eux de s'occuper des affaires canadiennes. Jusque là nous avons le droit au Canada de protester vigoureusement contre leur intervention insultante dans la politique canadienne, lorsqu'ils disent que la convention commerciale proposée en 1911 aurait amené la dissolution de l'Empire si elle avait été ratifiée, et je m'étonne grandement que l'honorable ministre qui a préparé la mesure présentement soumise à la Chambre ait donné son aide a cet élément politique en Angleterre. Je répéterai ce que je disais il y a un instant que, sans la politique de préférence britannique inaugurée par l'ancien gouvernement, cette convention avec les Antilles anglaises aurait été absolument impossible. Afin de démontrer la justesse de ma prétention, je peux faire une revue courte, je l'espère, mais historique et chronologique des événements qui ont conduit à la convention actuelle. Si notre point de départ est bon, je crois que nous suivrons la bonne route et atteindrons un bon but dans la discussion de cette question. En 1890 le ministre du Commerce du Canada était délégué aux Antilles anglaises dans le but de conclure certaines conventions commerciales avec ces colonies, mais il n'eut pas de succès. Les événements qui ont amené la nomination de la dernière commission royale font très bien voir les efforts qui ont été faits pour obtenir une convention commerciale entre le Canada et les Etats-Unis, et je suivrai très fidèlement le rapport lui-même. Le rapport dit:

> En 1890, M. Foster, alors ministre des Finances du Canada, fit un voyage aux Antilles avec cet objet en vue. Le projet ne fut pas favorablement accueilli par les Antilles anglaises; les gouvernements de ces îles étaient en négociation avec les Etats-Unis à cette époque pour obtenir un traitement favorable sous l'empire du tarif McKinley, et ils étaient convaincus que s'ils accordaient une réciprocité de préférence au Canada les Etats-Unis mettraient des barrières à l'entrée du sucre des Antilles sur le marché américain.

A cette époque le sucre de canne était le grand produit de toutes les Antilles, ou du plus grand nombre d'entre elles. On se rappellera qu'à cette époque aussi l'industrie du sucre de canne aux Antilles était paralysée par le fait que plusieurs pays européens accordaient des primes à l'industrie du sucre de betteraves, et il semblait alors que l'industrie de la canne à sucre devait périr.

Le rapport d'une commission royale nommée en 1897 annonçait comme prochaine la fin de l'industrie sucrière aux Antilles. Le tarif de faveur canadien fut accordé en 1898 aux Antilles anglaises. Voici ce que dit à ce sujet le rapport de la commission:

> M. Fielding, alors comme aujourd'hui ministre des Finances, a, dans son exposé budgétaire touché à cette affaire avortée des négociations antérieures relatives à un commerce jouissant de certaines faveurs. Le Gouvernement canadien avait reconnu qu'il existait des circonstances éminemment favorables au développement du commerce entre le Canada et les Antilles, qu'il regardait comme les clientes naturelles du Dominion. Les Antilles anglaises subissaient dans le moment une crise grave, à ce point que la situation ne laissait pas d'inquiéter sérieusement la population de cette colonie. C'était pour

le gouvernement impérial un sujet de profondes méditations. M. Fielding pensa que le Canada devait à l'empire de prendre une certaine initiative dans l'affaire, et il déclara que, dans le but d'aider au gouvernement de sa Majesté à résoudre ce problème, le Gouvernement du Canada avait décidé de faire bénéficier les Antilles de son tarif de faveur, sans rien exiger en retour.

Le rapport ajoute:

Par ce tarif, les produits des Antilles devaient jouir, à leur entrée au Canada, d'une diminution du quart de l'impôt. Il était en même temps arrêté que le sucre brut, provenant d'une possession anglaise quelconque, jouirait à l'entrée de la faveur accordée à l'Angleterre par le tarif. Il avait en outre été déclaré que, pour avoir droit à cette faveur le sucre raffiné devait avoir été en entier fabriqué avec du sucre brut provenant des possessions anglaises, le sucre raffiné importé au Canada de la Grande-Bretagne devait donc, pour bénéficier des taux de faveur, avoir été manufacturé avec du sucre provenant d'une possession anglaise. L'importance de cette dernière mesure n'a pas été pleinement appréciée, surtout aux Antilles.

Ça été là, avec les Antilles, le commencement de nos relations commerciales et douanières qui ont rendu possible une convention avec ces îles. L'industrie de la canne à sucre étant à peu près morte, les planteurs de la Grande-Bretagne étaient dans l'appréhension, et le gouvernement impérial envisageait l'avenir des Antilles anglaises avec beaucoup d'inquiétude. En accordant à ces dernières un traitement de faveur, le Canada, en grande partie, s'est inspiré de ses obligations envers la mère patrie. Il a pensé qu'il devait au gouvernement impérial de le soulager quelque peu à l'approche de la difficulté qu'allait lui susciter la décadence de l'industrie sucrière aux Antilles. En conséquence, sans rien leur demander en retour, nous avons accordé à celles-ci le bénéfice du tarif de faveur dont l'Angleterre jouit chez nous. Depuis, nos relations commerciales avec ces contrées sont devenues plus étroites. Une autre conséquence, c'a été la nomination de la dernière commission royale, qui a conseillé certains arrangements douaniers. Lors de cette concession faite aux Antilles, le ministre du Commerce et de l'Industrie occupait un siège dans cette Chambre, et il n'était pas en faveur de la chose. Loin de là, il s'y est opposé, et jamais, que je sache, il n'a exprimé son approbation de cette mesure. L'application aux Antilles du tarif de faveur a eu un effet très marqué sur l'industrie sucrière de ces îles; elle lui a dû un regain d'activité. Je crois même presque pouvoir affirmé, sans crainte d'être contredit, que sans ce tarif de faveur, il est fort possible que l'industrie de la canne à sucre aux Antilles serait dans une situation beaucoup moins florissante. Je crois que cette opinion a été souvent exprimée par beaucoup de gens en état de se prononcer sur cette affaire. Il a été du moins d'un immense avantage pour les Antilles; il les a favorablement disposées envers le Canada et a rendu finalement possible le présent accord. Si ces messieurs de la droite avaient pu faire à leur guise, ce tarif, de faveur accordé aux Antilles n'existerait pas, et il est très probable que nul traité de la nature de celui que nous étudions en ce moment n'aurait pu se conclure avec ces pays. L'effet de cette faveur sur nos importations des Antilles, quant au sucre en particulier, se voit à l'importance qu'ont prise depuis nos importations de sucres provenant de ces contrées. Nous avions en 1899 importé des Antilles pour environ £3,860 de cette denrée ($16,000 environ). Dans cet état, que j'avais demandé et qui a été déposé sur le bureau, je vois que le total des exportations des principaux produits de celles des îles qui sont parties à cette convention monte à $26,700,000 seulement. Sur ce chiffre le sucre compte pour plus de douze millions, et sur ces douze millions, le Canada a pris $6,786,000. Il est à remarquer aussi que, pour 1911, le chiffre de nos importations totales des Antilles a été d'un peu plus de 8 millions, et là-dessus le sucre compte pour près de 7 millions. Lors donc que le ministre du Commerce et de l'Industrie vient de dire que, n'eût été le rejet de la convention douanière avec les Etats-Unis, le présent accord ne serait pas soumis à la Chambre aujourd'hui, il affirme ce qui est absolument faux, absolument mal fondé et absolument indigne de lui. Une entente douanière. . .

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député veut bien m'excuser: dire d'un membre de cette Chambre qu'il a fait une affirmation absolument indigne de lui, c'est de la part d'un collègue pêcher contre les bienséances à observer au Parlement, si je ne me trompe sur le sens des décisions rendues en Angleterre à ce sujet.

M. FOSTER: Je ne pense pas que l'honorable député l'ait fait avec intention.

M. MACLEAN: Je ne veux pas, monsieur l'Orateur, retarder les travaux de la Chambre en discutant si l'expression est parlementaire ou non. Je me hâte de retirer le mot, et je dirai, au lieu de cela, que j'ai été grandement surpris et étonné d'une semblable remarque dans la bouche de l'honorable ministre.

J'étais en train de dire tantôt que l'opinion du public canadien touchant une entente douanière avec les Etats-Unis, entente qui a fait la matière de luttes enflammées il y a un peu plus d'un an, n'a pas grande importance dans la question qui s'agite en ce moment. Je dirai de plus que, si cette con-

vention avec les Etats-Unis avait reçu son application, elle n'aurait nui en rien à un accord du Canada avec les Antilles, puisque cet accord ne touche à aucun des articles mentionnés dans la convenion avec nos voisins. Je crois pouvoir affirmer sans crainte, comme d'ailleurs je l'ai peut-être déjà fait une couple de fois dans le cours de mes observations, que n'eût été le tarif de faveur accordé à l'Angleterre et son application aux colonies britanniques en général et, en particulier, aux Antilles anglaises, à une époque où la plus importante des industries de ces dernières contrées, celle de la canne à sucre, était en péril, cette industrie vraisemblablement serait aujourd'hui dans une situation toute autre, et rien ne justifierait l'arrangement commercial dont la Chambre est présentement saisie.

L'effet de cet accord sur les deux pays, comme je l'ai dit dès la première lecture du projet de loi, est problématique. J'espère qu'il sera avantageux à l'un et à l'autre, et que, dans dix ans, terme de sa durée, le résultat aura été tel que, de part et d'autre, on désirera le continuer. Son effet toutefois dépendra pour beaucoup, comme il est dit dans le rapport de la commission royale, et comme le comprennent parfaitement ceux qui ont étudié la question du commerce entre le Canada et les Antilles, du service de bateaux à vapeur entre les deux pays. Je crois que le ministre du Commerce et de l'Industrie ferait bien de mettre la Chambre dans sa confidence avant de demander qu'elle approuve cette convention, et nous dire où nous en sommes des améliorations à apporter à ce service. Je lui demanderais s'il a fait récemment quelque marché à long terme pour un service de navires à vapeur entre le Canada et les Antilles. Nous aimerions aussi, avant de voter ce projet, savoir de lui quel succès il a eu dans sa tentative de rendre plus facile et moins coûteux l'échange de communications par câble entre la Grande-Bretagne, le Canada et les Antilles.

Sous la forme qu'il nous est présentée, cet accord, comme je l'ai dit, répond à peu près aux conseils de la commission royale de 1909. Dans l'annexe de ce rapport, je trouve un tableau où sont énumérés les articles qui, de l'avis de la commission, pouvaient bénéficier d'un tarif de faveur entre les deux pays. On a quelque peu ajouté à cette énumération. Je vois que, par le traité, trois articles qui aujourd'hui entrent librement dans ce pays seront soumis à un droit s'ils sont de provenance étrangère: les noix de coco, les citrons et les jus de limon. J'espère que les membres du cabinet seront en mesure d'expliquer à la Chambre pourquoi ces articles, jusqu'ici exempts, vont être à l'avenir sujets à un droit.

De plus, il sera bien difficile de calculer au juste les effets de cet accord sur notre commerce tant que le ministre des Finances ne nous aura pas fait connaître les modifications qu'il se propose d'apporter au tarif à raison de ce traité. Je crains que l'on n'ait à attendre la présentation du budget de l'année pour bien saisir certains aspects de cette convention qui, de leur nature, pourraient autrement être tout de suite étudiés. Comme je l'ai dit, les membres de l'administration nous diront, j'espère, les motifs du transport de ces articles d'un tableau dans l'autre, et je compte qu'ils seront en mesure de nous montrer qu'il a fallu en agir ainsi pour amener à bonne fin un arrangement équitable avec les Antilles. La seule chose que les délégués des Antilles aient demandé de mettre sur la liste canadienne des articles admis en franchise, ç'a été l'arrow-root. Contre cela, je vois que le ministre des Douanes a protesté avec beaucoup de vigueur, et son opinion a finalement prévalu. Il a cependant été fait une légère réduction dans le droit sur cet article, et je compte qu'un jour ou l'autre, peut-être lorsque nous seront soumises les modifications au tarif, on nous expliquera pourquoi la demande des Antilles sur ce point n'a pas été favorablement accueillie.

Il y a beaucoup d'autres particularités de cette convention qui pourraient à bon droit faire l'objet d'une discussion; mais, comme ce sont des matières de détail, je réserverai les autres observations que je désire présenter pour le moment où le projet de loi sera mis à l'étude par la Chambre siégeant en comité.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Je me bornerai à quelques courtes observations, pour ne pas retarder la discussion de cet arrangement commercial au sein du comité. Seulement, le rôle de mutisme que s'est lui-même imposé le ministre du Commerce et de l'Industrie, au moment de la deuxième lecture du bill, est chose si insolite qu'un tel spectacle, il en conviendra, appelle fatalement quelques observations. Il n'a pas toujours observé pareil silence au moment de la deuxième lecture des projets de loi, soit au pouvoir, soit dans l'opposition. Je crois, toutefois, saisir la raison de son silence aujourd'hui, je le comprends, une discussion générale du système des préférences commerciales ne lui sourit guère en ce moment. Je voudrais le féliciter de l'énergie et de la persévérance qu'il a déployées relativement à cette question du commerce interimpérial, et c'est là un admirable exemple donné à la jeune génération. Seulement, je regrette qu'il n'ait pas consacré ses beaux talents à une question qui, jusqu'ici, n'a pas donné les ré-

M. MACLEAN (Halifax).

sultats qu'auraient produit ces talents dans un champ plus fertile. La discussion ne lui doit pas sourire en ce moment, car lui le père du commerce préférentiel, il sait mieux que tout autre que la question du commerce de préférence au sein de l'empire n'est plus, pour ainsi dire, qu'un cadavre au centre même de l'empire.

M. LEMIEUX: Morte et enterrée

M. CLARK: Tout membre du cabinet qui lira dans un des journaux du matin l'article sur la situation désespérée de réforme du tarif comprendra qu'il est admis par les partisans mêmes que cette question est bien et dûment morte en Grande-Bretagne. Si la réforme du tarif en Grande-Bretagne a reçu le coup de grâce, il ne saurait y avoir de préférence accordée par la Grande-Bretagne au Canada, et voici un des enseignements qui se dégagent de la situation: Inspirez-vous commercialement des principes de sens commun reposant à la base du commerce britannique, et bientôt vous aurez réalisé une mesure de grandeur l'emportant de beaucoup sur celle de la mère patrie elle-même. Il convient de rappeler ici à cette Chambre que dans les cercles politiques de premier ordre, on dit que, inconsidérément, sans doute, le ministre du Commerce, celui-là même que j'ai désigné comme le père du commerce de préférence, se soit ici rendu coupable d'infanticide. J'ignore ce qu'il y a de vrai dans cette rumeur; mais je puis assurer cette Chambre qu'il est rumeur au sein des premiers cercles politiques de la Grande-Bretagne que le ministre du Commerce et de l'Industrie a exercé une certaine influence sur l'adoption d'un des derniers articles du programme de Bonar Law et de lord Lansdowne, la réponse étant cette élection qui a sapé par sa base et presque réduit en poussière toute l'idée de préférence britannique. Ce fut là un coup porté incidemment à M. Bonar Law et aux lois de la réforme fiscale; mais il y a eu une rebuffade d'une autre nature administrée par le premier ministre, et sans vouloir le blesser j'observerai que si jamais il y eut lieu d'appliquer l'exemple du rat quittant le vaisseau qui sombre, c'est bien en présence de la précipitation mise par le premier ministre du Canada a désavouer toute relation avec M. Bonar Law.

Je me suis demandé comment le ministre du Commerce avait pu réussir à faire accepter cet arrangement commercial par le ministre des Finances; car ici, ce dernier s'est fait le champion de la théorie qui veut que les arrangements commerciaux aboutissent à la perte de l'indépendance fiscale. Mainte et mainte fois j'ai entendu le ministre développer cette théorie fort au long. C'est une nouvelle doctrine que je n'ai jamais entendu expliquer, de savoir si, lorsque Cobden élabora le traité de commerce entre la Grande-Bretagne et la France, l'un ou l'autre de ces pays perdit son indépendance fiscale. Je ne crois pas que cette petite souris, cet arrangement commercial avec les Antilles—la plus petite souris qu'ait jamais enfanté une si grosse montagne—sapera par sa base l'indépendance du Canada; seulement l'argument subsiste et j'ai le droit de demander au ministre des Finances d'étudier la question de savoir si le Canada ne court pas le risque de perdre son indépendance fiscale. Je ne veux pas m'opposer à l'adoption de l'arrangement à l'étude; bien que, parfois, on relève les taxes douanières et c'est là, aux yeux d'un libre-échangiste, un aspect critiquable de la question. Au demeurant, tout ce qui tend à stimuler le commerce est agréable à un libre-échangiste et je ne veux nullement m'y opposer. Je n'entends pas non plus critiquer le voyage que le ministre doit bientôt entreprendre aux antipodes. Il a bien droit de bénéficier de tout ce que peuvent lui rapporter, sur le déclin de sa vie, ses relations impériales et politiques, et cela à cause des services qu'il a rendus au Canada et à l'empire. J'ai rappelé, il y a un instant, l'énergie qu'il a déployée dans la vulgarisation des théories; seulement, à titre de membre de la maison de commerce connue sous le vocable de Canada—et le Canada est une maison commerciale dont je suis membre—j'ai bien le droit d'examiner les agissements de mon principal agent commercial. Le dernier agent de cette maison avait fait un arrangement commercial qui aurait abouti à orienter immédiatement le commerce vers les voies indiquées par le sens commun, et nous avons bien le droit de demander à ceux qui ont porté le peuple canadien à repousser cet arrangement, ce qu'ils ont à offrir au peuple, à titre d'alternative au projet auquel ils ont donné le coup de grâce. Eh! bien, nous répondent-ils, nous avons fait cet arrangement avec les Antilles, et nous pourrons aussi en conclure avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Disons que, l'an dernier, la totalité de notre commerce avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, les Antilles comprises, a atteint le chiffre de $16,000,000 et que, durant la même période, notre commerce avec les Etats-Unis, s'est élevé à $406,000,000. Puis-je demander à cette Chambre de noter la divergence de ces chiffres? Quelle leçon comportent-ils pour ceux qui sont responsables du gouvernement et du progrès de notre pays ainsi que de l'expansion de son commerce?

Cet arrangement rentre dans un système général, et je tiens à le déclarer ici, il n'en pourra résulter que déceptions pour ceux qui comptent sur une alternative avantageuse au pays. J'ai pris la liberté de faire une remarque humoristique, mais non pas blessante j'espère, à l'adresse du ministre, en le désignant comme le principal agent commercial du Canada. En ce moment,

n'est-il pas parfaitement évident que, pendant qu'il entreprend ce voyage aux antipodes dans l'intérêt d'un commerce fractionnaire pour le Canada, le seul commerce possible dans ces parties du monde, il aurait pu se rendre à Washington comme il l'a fait jadis, n'eût été cette question d'indépendance fiscale, et y conclure un arrangement commercial des plus avantageux au progrès du pays, sans pour cela porter la moindre atteinte à nos relations avec l'empire. J'ai été surpris d'entendre les députés de la droite applaudir l'observation sarcastique de l'honorable membre qui vient de reprendre son siège, affirmant que l'empire avait été sauvé, le 21 septembre 1911. Je ne m'explique pas qu'ils applaudissent à pareille observation, eux qui sauvent de nouveau l'empire par ce don de $35,000,000 à la marine britannique. Puisqu'il s'agit du salut de l'empire, disons donc qu'après tout, Wellington, Nelson et quelques autres ont bien fait quelque chose en ce sens, cela sans l'aide du parti tory canadien qui sauve l'empire toutes les trois semaines. Ce que je crains, à titre de membre de la maison de commerce canadienne, ma seule appréhension, dis-je, c'est que les frais de route de notre agent absorberont tous les profits de la commande. Je le dis sérieusement, cette mesure sera une déception pour les cultivateurs de l'Ouest qui ont aujourd'hui dans leurs granges du grain pour lequel ils ne sauraient obtenir plus de seize ou dix-huit cents le boisseau.

M. LEMIEUX: Pourquoi ne font-ils pas de la culture mixte?

M. CLARK: Ou des échanges pour le sucre des Antilles. Ce sera une vive déception pour ces cultivateurs qui ont récolté de l'avoine, avec force labeur, remplissant à la fois les fonctions de propriétaire, de fermier et d'ouvrier agricole, fonctions que je remplis moi-même avec ma famille depuis onze ans, et sur les misères desquelles je suis parfaitement édifié. Ces cultivateurs ont récolté de l'avoine qui reste dans leurs granges, et le prix est inférieur aux frais de production. Ils préfèrent garder cette avoine dans leurs granges, plutôt que de la vendre; car ils savent que du moment qu'ils l'auront vendue les propriétaires de machines agricoles et autres, auxquels ils doivent de l'argent, feront leur apparition et empocheront tout le produit de la vente, la situation du cultivateur lui-même n'étant nullement améliorée, sauf peut-être qu'il est préférable de pouvoir dire qu'on a payé ses dettes. Mais au point de vue des perspectives du Canada, à quoi sert-il de payer ses dettes, si l'on ne sait où trouver des moyens d'existence, les dettes une fois payées? En conséquence, et je n'exagère nullement, les propriétaires de machines ne sauraient faire rentrer plus de 5 à 10 p. 100 de leurs perceptions, dans nombre de parties de la province que j'habite. C'est ainsi que le rejet d'un traité qui aurait été avantageux au pays touche l'Ontario d'aussi près que l'Alberta, et je parle sérieusement en m'adressant aux députés de la droite dont plusieurs, je le sais, sont susceptibles de conviction, quand je leur dis que je les verrais d'un bon œil étudier la question. Je tiens à réitérer la promesse que j'ai déjà faite ici: s'ils veulent examiner, étudier la question, adopter la solution compatible avec un facile sacrifice de logique, je serai le plus zélé partisan de cette mesure. Parler de relations commerciales avec les Antilles au moment où la totalité de notre commerce avec ces îles est de $16,000,000, alors que nous pourrions facilement donner un nouvel essor à notre commerce avec un pays avec lequel nous faisons actuellement pour $460,000,000 de commerce, c'est là, en vérité, l'acte administratif le plus absurde qu'aient jamais tenté des ministres responsables du gouvernement d'un grand pays.

Mais, me demandera-t-on, pourrions-nous vendre cette avoine aux Etats-Unis? car, c'est là d'arguments familiers aux adversaires de la réciprocité: il n'y a pas de marché pour nos produits aux Etats-Unis. Je ne veux pas donner de trop longs développements à ma thèse; je me bornerai à fournir à cette Chambre cinq ou six chiffres, pour prouver qu'en ce moment aux Etats-Unis la production des substances alimentaires a presque atteient sa limite, tandis qu'au Canada nous sommes encore au début de la production. Aux Etats-Unis il y a une énorme population avec une production supplémentaire fort restreinte. Ici, nous avons une population disséminée, avec une possibilité de production illimitée. Si ces chiffres ne cadrent pas avec ce principe général, alors j'avoue mon impuissance à établir ma thèse. D'après les statistiques du dernier Livre bleu publié au sujet de notre commerce par le ministre du Commerce et de l'Industrie, donnant les importations et les exportations des Etats-Unis au Canada et vice versa, nous avons importé, durant les sept mois finissant en octobre 1912, 27,000 boisseaux de blé ; mais nous avons exporté aux Etats-Unis 467,000 boisseaux de blé. En important ce blé, nos importateurs ont sans doute consulté leurs besoins; sans cela ils n'auraient pas fait pareille importation, les Canadiens, en règle génerale, étant gens sensés. Ce que je veux signaler, c'est le chiffre bien plus élevé de notre exportation.

Nous avons importé des Etats-Unis 59,000 boisseaux d'avoine, une quantité infime et négligeable, tandis que nous en avons exporté aux Etats-Unis, 685,000 boisseaux. Nous avons importé 811 boisseaux d'orge

des Etats-Unis et nous en avons exporté chez eux 122,000 boisseaux. Nous avons importé 3,700 boisseaux de graines de lin et nous en avons exporté 3,613,000 boisseaux aux Etats-Unis; nous ne leur prenions presque rien de ce produit et nous leur en envoyions une quantité énorme. Et pourtant nos amis d'en face ont trompé le pays et lui ont fait croire que nous ne pouvions pas trafiquer avec les Etats-Unis parce que naturellement les deux pays récoltent le même genre de produits.

Il y a une autre particularité à ce propos; nous avons un mur plus élevé qui se dresse devant nous et pourtant nous arrivons à faire passer nos produits par dessus ce haut mur des douanes. Parmi tous les hommes célèbres par leur frivolité, Néron est regardé comme le plus grand exemple que le monde ait vu, il jouait du violon pendant que Rome brûlait. Mais je tiens à dire que Néron était un homme sérieux en comparaison de mon honorable ami (M. Foster). Si les mineurs de Fernie dans le pas du Nid-de-Corbeau, avaient pu recevoir leur coke en franchise, comme ils l'auraient eu en vertu de la convention, au lieu d'avoir à lutter contre un tarif de 90 p. 100 imposé sur le coke, nous aurions fait plus de commerce avec les mines de Fernie que vous n'en ferez en vertu de ce traité, dans le coke seulement bien entendu. Est-ce que cela aurait été fini avec les mines de Fernie dans le Pas-du-Nid-de-Corbeau? Nos amis du Gouvernement passent pour les grands facteurs du développement de nos industries, mais ils ne favorisent pas les industries, au contraire, ils les restreignent. Je traversais le continent l'autre jour avec quelqu'un qui connaît bien l'industrie des charbonnages de Fernie et il m'a dit qu'actuellement on produirait à Fernie de 2,000 à 3,000 tonnes de charbon par jour et, à l'exception de ce qui est vendu dans le voisinage immédiat des mines où se fait l'extraction, tout le reste de ce charbon allait aux Etats-Unis. Et pourtant nos amis d'en face disent qu'on ne peut pas faire du commerce avec ce pays et qu'on doit aller pour cela aux Antilles et aux Antigrades. Ce compagnon de voyage m'a dit de plus que l'outillage actuel des mines permettait d'extraire 5,000 ou 6,000 tonnes de houille par jour. Je lui ai demandé si la compagnie pouvait vendre aux Etats-Unis cette production supplémentaire de charbon. Il m'a dit qu'elle pouvait la vendre comme coke et, à l'époque où la question était discutée, les directeurs étaient prêts à construire des fourneaux à coke.

M. TURRIFF: Il y en a des centaines qui ne sont pas en activité aujourd'hui, ils ont déjà été construits.

M. CLARK: Les fournaux à coke ne doivent pas être en activité aujourd'hui puisqu'ils n'existent pas.

M. TURRIFF: Ils sont arrêtés; ils sont construits maintenant.

M. CLARK: Ils ont dû construire ces fourneaux à coke. Je ne demanderais pas à un enfant sur dix d'être de mon avis, que cela aurait été un bénéfice pour Fernie et la région. L'honorable ministre croit-il sérieusement—car lui et ses amis prétendent être les grands facteurs du développement de l'industrie—que cela aurait fait beaucoup de tort dans la prairie? Mes honorables amis ont foi dans le marché intérieur. L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie était autrefois un grand apôtre du marché intérieur, mais il semble avoir changé tout cela. Maintenant il se lance dans le commerce étranger et il s'y lance furieusement. Il me rappelle l'histoire que j'ai entendu raconter de ces deux Ecossais qui se promenaient un jour à cheval. Ils virent un homme qu'ils connaissaient bien et qui ressemblait au ministre du Commerce et de l'Industrie en ce sens qu'il était dans un rôle nouveau. Ces Ecossais l'avaient toujours vu en jupon, mais à cette occasion, ils constatèrent qu'il portait une culotte excessivement large. Un des Ecossais en fit la remarque et l'autre répliqua: "Les convertis sont toujours enthousiastes."

Quand le ministre du Commerce et de l'Industrie se lance dans le commerce étranger il fait un grand voyage pour arriver au but.

Est-ce que les provinces des prairies auraient eu à se plaindre si on avait construits ces fourneaux à coke. De quel endroit Fernie et sa région font-ils venir maintenant leurs produits agricoles?—de l'Alberta et de la Saskatchewan. Cela aurait amené de nouveaux colons dans les plaines aussi sûrement que la production suit la demande. Est-ce que cela aurait fait du tort à Ontario—cette pauvre loyale province d'Ontario qui est si effrayée. Où les nouveaux colons des plaines auraient-ils acheté leurs bottes, leurs souliers et leurs habits?—d'Ontario, d'où ils en font venir une si grande quantité maintenant. Cette convention n'aurait fait de tort à personne, ni hommes, ni femmes, ni enfants du Canada, mais elle aurait donné un énorme élan au commerce du pays et procuré à tous un immense bénéfice. Les honorables députés de la droite peuvent rire et ils peuvent penser que c'est une question peu importante. C'est peut être une question négligeable pour ceux qui passent leur temps à édifier l'empire, à sauver l'empire britannique toutes les trois semaines, mais ce n'est pas une affaire de peu d'importance pour les hommes qui vi-

vent dans les prairies et qui sont les véritables édificateurs de l'empire. Ce n'est pas une question négligeable pour ceux qui ont placé tout ce qu'ils possédaient dans les terres de là-bas et qui remplissent les fonctions de propriétaire, de locataire et de travailleur sans avoir les moyens de disposer de leurs produits. Ce n'est pas une grande consolation pour les hommes qui ont perdu les avantages de cette convention commerciale, d'obtenir le petit bénéfice d'une convention avec les Antilles et de constater que mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie, après vingt et un ans de labeur opiniâtre, s'est mis sérieusement à l'œuvre sur cette question de préférence, au moment même où l'affaire est tombée à plat en Angleterre et où le projet ayant été repoussé en partie, le restant est bien sûr de suivre à bref délai.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Je n'avais pas l'intention de prendre part à la discussion et je ne veux pas occuper longtemps l'attention de la Chambre. Mais mon honnorable ami de Red-Deer (M. Clark) m'a fait l'honneur de s'occuper de moi et il semble croire que je considère cette convention comme mettant en danger en quelque sorte l'indépendance fiscale du Canada. Permettez-moi de donner l'assurance à mon honorable ami que je n'ai aucun doute à ce sujet. Il n'y a aucun danger pour l'empire dans cette convention qui a été présentée par mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster).

Il n'y a personne ici, d'une façon générale, que j'écoute avec plus d'attention et d'intérêt que l'honorable député de Red-Deer. Il y a tant de spontanéité, d'originalité et de bonne humeur dans ses paroles qu'il m'intéresse toujours. Quand mon honorable ami de Red-Deer parle, c'est toujours mon honorable ami de Red-Deer; nous savons que ce n'est pas un autre. S'il frappe un bon coup, un bon coup anglais, c'est toujours au-dessus de la ceinture. Je lui reconnais ce mérite. Mon honorable ami m'intéresse parce que c'est un des rares spécimens de libres échangistes qui existent encore au pays; du moins il l'était encore il y a quelque temps. C'est, je crois, un disciple de l'école de Manchester, un apôtre de Bright, de Cobden et si on veut remonter un peu plus en arrière, d'Adam Smith.

M. FOSTER (Ontario-nord): Un fils d'Adam.

M. WHITE: Et un fils d'Adam. C'est un point de similitude entre lui et chacun de nous. Mais jusqu'à ces derniers temps c'était un apôtre d'Adam Smith. J'ai toujours considéré mon honorable ami comme un libre échangiste, ferme dans ses principes, un converti sans crainte de jamais apostasier, un libre échangiste aujourd'hui, demain et toujours. J'ai été surpris récemment, pendant le débat naval, de trouver que mon honorable ami avait cessé d'être un libre échangiste enragé pour devenir le plus ardent protectionniste que nous ayons jamais eu au pays. Mon honorable ami est un caméléon en fait de tarifs, il peut changer de couleur non seulement vers le tard, mais en quelques minutes dans le cours d'un débat. J'ai été si surpris d'entendre les paroles de mon honorable ami dans le débat naval à propos de la construction des navires au Canala, dont on a besoin pour faire face aux besoins sérieux de l'empire dans cette circonstance particulière, que je n'en croyais pas ma mémoire et que j'ai dû consulter les "Débats" et qu'y ai-je trouvé? J'y ai trouvé que mon honorable ami parlait des hordes compactes d'ouvriers qu'il avait vues dans les chantiers maritimes de Glasgow.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, j'invoque le règlement. Je suis fâché de le faire parce que je ne redoute aucun argument de mon honorable ami, mais je ne crois pas qu'il soit conforme au règlement que des discours prononcés au cours de la session soient discutés en ce moment.

M. l'ORATEUR: La règle dit très clairement qu'un débat précédent ne peut pas être rappelé dans la Chambre. Je n'étais pas très sûr si l'honorable ministre avait l'intention de citer un débat précédent.

M. WHITE: Si mon honorable ami ne veut pas que la Chambre entende de nouveau ce qu'il a dit il y a quelques jours, je ne peux pas m'opposer à la décision de l'Orateur.

M. CLARK: Comme membre de la Chambre, je prétends, comme l'a dit mon honorable ami, que je peux porter de violents coups et en recevoir. Je suis un peu particulier pour les règles de la procédure parlementaire et en somme les règles sont plus importantes que mon honorable ami et moi-même.

M. WHITE: Je tiens à signaler que mon honorable ami, quand il m'a fait l'honneur de parler de moi, a cité un passage d'un discours précédent que j'ai prononcé dans le débat de l'adresse.

M. CLARK: A la dernière session.

M. WHITE: A cette session-ci. Mon honorable ami a rappelé le fait qu'à propos de la convention de réciprocité j'avais déclaré qu'elle toucherait à l'indépendance fiscale du Canada. Et maintenant mon honorable ami s'oppose précisément à ce qu'il a fait il y a quelques instants à mon sujet. Mon honorable ami est un vrai breton, qui a foi dans la justice. Je lui demande s'il refuse que je fasse allusion, à certaines paro-

les qu'il a prononcées dans un débat précédent sur cette question de commerce. Je lui demande et je fais appel à ses sentiments de justice, s'il pense que c'est bien conforme à la justice anglaise qu'il puisse me provoquer ici sur une question dont j'ai parlé dans un débat précédent, qu'il puisse citer ce que j'ai dit dans un débat précédent et qu'il fasse des objections quand je veux me défendre et répondre à son argument.

M. CLARK: Je crois que si je n'ai pas enfreint le règlement, c'est parce qu'il est parfaitement connu de chacun de ceux d'entre nous qui ont écouté avec attention le premier discours prononcé ici par mon honorable ami que c'est pendant la dernière session qu'il a exposé son grand argument relatif à l'indépendance fiscale. Le règlement ne permet pas de faire allusion à un débat qui a eu lieu pendant la même session. Je n'ai aucune objection à discuter n'importe quelle question avec mon honorable ami et ce n'est pas pour me dérober que j'en appelle au règlement; c'est uniquement pour la protection de la Chambre des communes et de ses membres.

M. WHITE: Vu l'objection de l'honorable député, je m'abstiendrai de faire allusion à un débat antérieur et je m'y prendrai autrement. Pendant la vacance de Noël, mon honorable ami a prononcé des discours, dans l'Ouest, sur la question navale. J'ai lu les comptes rendus de quelques-uns de ces discours et, si je suis bien renseigné, il a prétendu que les navires devraient être construits au Canada.

M. TURRIFF: Quel mal y a-t-il à cela?

M. PUGSLEY: Qu'en pense le ministre lui-même?

M. WHITE: Mon honorable ami saura ce que j'en pense quand je serai appelé à traiter cette question. Je n'ai aucune objection à ce que l'on fasse au Canada tout ce qui peut y être fait. Quand j'aurai à discuter la question navale, je m'efforcerai de démontrer que, dans ce cas particulier, il n'est pas dans l'intérêt de l'empire que nous perdions un temps précieux en entreprenant de construire des dreadnoughts dans le pays, et nous voulons les avoir à temps pour qu'ils soient utiles à l'empire, dans les circonstances critiques où il se trouve.

M. MACDONALD: L'honorable ministre va-t-il prétendre qu'il est contraire à l'intérêt du Canada de construire ces navires ici?

M. WHITE: Je ne voudrais pas manquer de courtoisie envers mon honorable ami, mais il me permettra de lui dire que lorsque viendra le temps de discuter cette question, je crois que je serai en état de répondre à toutes ces objections.

Pour en revenir à l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), dont les discours sont toujours intéressants, je répète qu'il a pris part à une campagne sur la question navale, pendant la vacance de Noël, et qu'il a soutenu que ces navires devraient être construits au Canada. Mon honorable ami est un partisan du libre-échange et la devise des libre-échangistes est "Acheter au plus bas prix possible et vendre au plus haut prix possible". L'honorable député osera-t-il prétendre que des navires construits au Canada ne coûteraient pas au moins 35 ou 40 p. 100 plus cher qu'à Glasgow, où les salaires des ouvriers sont loin d'être aussi élevés qu'au Canada, pour ne rien dire du retard que cela occasionnerait?

M. PUGSLEY: Je dis oui.

M. WHITE: Je répondrai à mon honorable ami une autre fois. De la part de l'honorable député de Red-Deer une pareille prétention équivaudrait à apostasier le dogme de libre-échange dont il se proclame le fervent apôtre. En lisant ses discours, je me disais que le libre-échange n'a pas été témoin d'une apostasie plus manifeste depuis Daniel Webster. Je ne vois pas dans quel camp il faudra ranger mon honorable ami, s'il persiste dans ce qu'Adam Smith et Cobden appellent une hérésie protectionniste. Ceux qui se rappelleront sa carrière passée et constateront son attitude actuelle seront tentés de l'appeler Ishapord.

Quant à la réciprocité, il en a été tellement question dans cette Chambre, que je n'ai pas l'intention d'en parler aujourd'hui. Je dirai même que je m'abstiens d'en parler parce que je considère qu'il ne convient pas de manquer de respect aux morts et que la réciprocité est morte.

M. TURRIFF: C'est le tarif différentiel qui est mort.

M. WHITE: L'honorable député de Red-Deer a beaucoup parlé de réciprocité et a blâmé le Gouvernement de l'avoir repoussée. Ce n'est pas le Gouvernement qui a refusé la réciprocité; c'est le peuple. J'ai beaucoup de respect pour les honorables membres de la gauche, mais je crois que cette question de la réciprocité affecte leurs nerfs et leurs idées; ils en sont comme obsédés. Pourquoi n'admettent-ils pas qu'ils ont fait un faux pas? Ils devraient dire "nous avons commis une erreur et nous allons nous y prendre autrement". En bonne politique, c'est ce qu'ils devraient faire. Le pays leur a déjà fait savoir qu'ils s'étaient trompés et il leur laissera savoir encore.

M. TURRIFF: Donnez-lui la chance de se prononcer.

M. WHITE: Il n'existe pas de sentiment favorable à la réciprocité. Cette politique

peut avoir des partisans dans certaines localités, mais le pays en général, n'en veut pas. Nos honorables adversaires ont commis une lourde faute et ne veulent pas en convenir. Le plus tôt ils s'en rendront compte, le mieux se sera pour leur parti.

Les électeurs de ce pays sont convaincus que leur indépendance fiscale serait en danger s'ils faisaient une convention commerciale avec la grande République Américaine La population des Etats-Unis est de 100,000,000 et celle du Canada, de 8,000,000. En 1866, MM. Hay et Howland se rendirent à Washington et l'honorable George Brown, le fondateur du " Globe ", se déclara contre toute convention commerciale dans le genre de celle qui nous a été proposée dernièrement et qui pouvait prendre fin à six mois ou un an d'avis.

M. LEMIEUX : Que pensait George Brown lorsqu'il se rendit à Washington en 1874 ?

M. WHITE: Mon honorable ami se laisse quelquefois emporter par la curiosité. En 1866, George Brown ne voulait pas de la réciprocité. Il déclarait que le Canada ne devait pas être livré à la merci du Congrès américain.

Les Canadiens n'ont aucune objection à ce que les Américains ordonnent leur tarif comme ils l'entendront. S'ils ont besoin de nos produits, agricoles ou industriels, rien ne les empêche de modifier leur tarif en conséquence. Le 21 septembre 1911, les électeurs du Canada ont affirmé leur intention de continuer à être les seuls maîtres de leur tarif; si nous voulons un tarif élevé, ou un tarif réduit, ou un tarif moyen, nous en décidrons nous-mêmes. Le peuple canadien ne veut pas conclure avec nos puissants voisins, un marché qui leur livrerait l'ordonnance de notre tarif et qui compromettrait notre indépendance fiscale. Tel a été le verdict rendu le 21 septembre 1911.

Le parti libéral a commis une faute en appelant au peuple sur cette question et les conséquences de cette faute semblent encore obséder les honorables députés de la gauche. De temps à autre, nous entendons des orateurs comme l'honorable député de Red-Deer nous exposer des avantages que le Canada aurait retirés de la réciprocité. Je répète que la réciprocité est morte et que les électeurs l'ont enterrée. Ce ne sont pas les ministres, ce sont les électeurs dont nous sommes les serviteurs, qui ont repoussé la réciprocité. Que pense l'honorable député de Red-Deer de la lettre de M. Taft à l'ex-président Roosevelt, au mois d'avril dernier? M. Taft est le premier magistrat de la grande république américaine et dans une phrase concise, il nous a fait savoir ce qu'il pensait de la réciprocité. Elle aurait eu pour effet de transporter à Chicago et dans d'autres villes américaines le crédit des banques canadiennes et toute autre chose. Ce sont les propres paroles de M. Taft: "Toute autre chose." Que pense de cela l'honorable député de Red-Deer?

M. PUGSLEY: L'honorable ministre des Finances partage-t-il l'avis de M. Taft?

M. WHITE: L'expression "toute autre chose" est très générale et pourrait comprendre même le transfert de la Chambre des communes et beaucoup d'autres institutions aux Etats-Unis.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre croit-il que cette entente aurait eu pour effet de transporter le mouvement commercial de nos grandes villes, comme Montréal et Toronto, à Chicago et à New-York?

M. WHITE: Cet arrangement aurait causé un tort considérable à nos grandes villes canadiennes. Il peut arriver que le peuple rende un verdict erroné lorsqu'il est pris par surprise ou qu'il est sous l'empire d'une passion quelconque, mais lorsqu'une population intellectuellement et moralement saine comme la nôtre, après avoir étudié cette question non pas pendant deux, trois ou six mois, mais pendant deux ans, se décide à faire connaître son opinion, on peut dire sans crainte que ce verdict est fondé. Devant un verdict comme celui qui a été rendu le 21 septembre 1911, il n'y a qu'à s'incliner. Voilà la position actuelle en tant que la réciprocité est concernée.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je me permettrai de vous faire observer, monsieur l'Orateur, que la Chambre est invitée à étudier un projet de loi et que les honorables députés des deux côtés se sont engagés dans la discussion de nombreux sujets étrangers à la question qui nous occupe. A partir de ce moment, je serai obligé d'exiger de tous ceux qui prendront la parole, qu'ils ne s'écartent pas de la question.

L'hon. WM. PUGSLEY: Avant que le ministre du Commerce et de l'Industrie propose la deuxième lecture du bill, il devrait nous donner des explications plus complètes sur ce que je considère être la partie la plus importante du traité. Voici le passage dont je veux parler:

5, Le Gouvernement du Canada peut stipuler que pour avoir droit aux concessions accordées par l'article 2, les produits de l'une quelconque des colonies sus-mentionnées doivent être transportés directement sans transbordement à partir de ladite colonie ou de l'une des autres colonies qui ont droit aux avantages du présent traité dans un port de mer ou un port fluvial du Canada.

6. Cependant lorsque la discrétion accordée par la présente loi est exercée par le Gouvernement du Canada, à quelqu'époque que ce soit, des mesures aux fins de contrôler effec-

tivement les taux de transport seront stipulées dans tous les contrats conclus avec des navires subventionnés par le gouvernement et faisant le service entre des ports du Canada et des ports dans les colonies qui sont parties au présent traité.

Une des raisons qui pourraient induire le Parlement à ratifier ce traité, c'est que celui-ci stipule que dès que le Gouvernement aura obtenu un contrôle effectif des taux de transport sur les navires entre le Canada et les Antilles, il pourra déclarer, par une proclamation, que les avantages de ce traité, en tant que le Canada est concerné, ne s'appliqueront qu'aux marchandises apportées directement des Antilles à un port canadien.

L'honorable ministre ne nous a fourni le moindre renseignement sur ce qu'on a fait dans le cas de cette importante disposition de l'entente dont il s'agit maintenant. Je suis persuadé que notre population entretient l'avis que lorsqu'il s'agit de conclure des traités avec un pays étranger quelqu'il soit, ou avec l'une ou l'autre des colonies autonomes d'au delà les mers, ou encore avec d'autres possessions britanniques, on doit stipuler, autant qu'il est possible de le faire, que la préférence qu'on accorde aux colonies intéressées, ne s'appliquera que dans le cas des articles consignés directement sur un port quelconque du Canada. Je répète ce que j'ai déjà dit aux premiers jours de la session; il est au désavantage de ce pays si vaste et qui se développe si rapidement, dont les ressources sont inépuisables presque et dont le revenu a quadruplé depuis 1897 alors que le parti libéral a pu établir sa politique fiscale grâce à laquelle notre commerce avec les pays étrangers a pris un accroissement si merveilleux; je dis, à nouveau, qu'un pays jouissant d'une prospérité pareille, possédant des ressources semblables et dont le revenu s'est accru dans des proportions aussi merveilleuses, doit se trouver en état de stipuler que les articles que nous pouvons acheter des colonies-sœurs des Antilles soient transportés directement à un port canadien. Il est honteux pour le Canada que la plus grande partie du commerce entre le Canada et les Antilles britanniques passe en transit par les lignes américaines et qu'on la consigne nécessairement sur le port de New-York. Il me semble que mon honorable ami (M. Foster) doit à la Chambre de l'informer si le Gouvernement serait en posture—au cas où le Parlement ratifierait ce traité—d'appliquer les dispositions contenues dans cet article important du traité en question.

Mon honorable ami peut répéter, ce qu'il a déjà dit avant ce jour, que nous devons tout d'abord nous assurer des avantages d'un bon service de steamers. Cela peut être vrai, de même qu'il pourrait être simplement juste à l'endroit des Antilles britanniques qu'on prît des mesures à cette fin. Certes, mon honorable ami aurait dû dire à la Chambre ce que le Gouvernement avait accompli en cette occurrence; il lui incombait d'informer la Chambre si nous devons attendre longtemps encore la réalisation d'un projet qui, à notre estime, est de nature à promouvoir les meilleurs intérêts et du Canada, et des Antilles anglaises.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations de mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) qui, en parlant de cette convention avec les colonies autonomes des Antilles anglaises, a profité de l'occasion pour blâmer l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce au sujet de certaines observations qu'il avait faites à Londres à l'effet que, n'eût été le refus de la majorité des électeurs du Canada d'approuver la convention de réciprocité avec les Etats-Unis, il aurait été impossible d'en arriver à l'entente dont il est maintenant question. Je ne crois pas que mon honorable ami se laisse facilement emporter par l'enthousiasme qui règne généralement au cours de banquets de cette nature à Londres même, cependant, si un autre convive à ce dîner s'était permis une observation semblable, j'aurais été porté à croire qu'il avait certainement subi l'influence du milieu où il se trouvait. Toutefois, rien n'eût été aussi contraire à la vérité qu'une allusion de cette nature. On peut accuser mon honorable ami et les autres membres du Gouvernement d'avoir fourni au cours de la dernière saison des renseignements tout à fait erronés au peuple de la mère patrie. Ainsi, on rapporte que dans une certaine circonstance mon honorable ami aurait dit que la population du Canada avait, le 21 septembre dernier, affirmé à ne s'y méprendre son intention de continuer à faire partie de l'empire britannique. Je représente une province dont la majorité des électeurs a voté en faveur de ce que nous estimions constituer une convention dont aurait grandement bénéficié la population du Canada tout entier; c'est au nom de cette population que je renvoie à mon honorable ami la paternité des sentiments qu'il a exprimés à Londres. La majorité des électeurs qui ont voté en faveur des candidats du parti qui détient aujourd'hui les rênes du pouvoir, ne s'élevait qu'à 40,000 voix. Si l'on affirme que cette majorité s'est prononcée carrément en faveur de l'idée que le Canada continue à faire partie de l'Empire, cela ne signifie-t-il pas que les partisans de la convention de réciprocité voulaient la séparation du Canada de l'Empire? L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), qui est absent de la Chambre, a été tout aussi coupable, sinon plus, que le fut l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce. On rapporte que lui aussi aurait, au cours de certains autres

banquets de nature semblable, déclaré que le peuple du Canada avait affirmé le 21 septembre dernier, qu'il ne voulait se séparer jamais de l'empire britannique. Grâce à de semblables assertions, ces honorables ministres ont mis le public sous l'impression que la question de la séparation du Canada de la Grande-Bretagne et de son annexion aux Etats-Unis avait été celle que les partis politiques avaient agitée au Canada au cours de cette campagne. Je dis que ces honorables ministres ont jeté cette insulte à la face de la population de ma province et à celle de la majorité du peuple de trois grandes provinces du Canada, population qui est aussi loyale, et aussi fermement attachée à la Grande-Bretagne et aussi décidée à faire en sorte que le Canada reste toujours une partie du grand empire britannique, que peut l'être celle qui a voté contre le pacte de réciprocité. Doit-on s'étonner après cela que des hommes comme M. Walter Long et autres qui viennent de la Grande-Bretagne pour visiter le Canada, se permettent de faire à notre endroit des affirmations aussi absurdes et aussi dénuées de fondement que le sont celles qu'ils ont avancées?

M. l'ORATEUR: Je rappelerai à l'honorable député le règlement qui oblige ceux qui prennent part à un débat en cette enceinte, de limiter leurs observations à la question en discussion.

M. PUGSLEY: C'est là ce que je m'efforce de faire, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député s'éloigne de la question en ce sens qu'il ne discute pas le principe contenu dans ce projet de loi.

M. PUGSLEY: Je constate que l'honorable ministre des Finances (M. White) est absent de la Chambre. Mais me permettrat-on, avant que je ne passe à un autre sujet, de relater un incident qui s'est produit en cette ville même? L'un de ces unionistes en vue s'est trouvé un jour à Ottawa; on le présenta à quelqu'un qu'il croyait être un membre du Gouvernement. Le visiteur lui dit: "Je suis heureux de vous rencontrer. Je tiens à vous assurer que les membres de votre Gouvernement occupent une grande place dans l'affection du peuple anglais. Nous vous considérons comme les sauveurs de l'empire, aussi je me réjouis grandement de vous rencontrer et de faire connaissance avec vous".

Je cite ce fait à seule fin d'établir que le peuple anglais sera mis sous une fausse impression par l'affirmation que mon honorable ami s'est permis de faire lorsqu'il a dit à cette population que n'eût été la détermination du peuple du Canada de toujours être attaché à l'empire, il aurait été possible de faire des conventions de cette nature. Qu'on me permette de demander à l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce s'il a songé tant soit peu aux déclarations que son chef a faites à New-York il y a à peine quelques mois, après les dernières élections générales. Dans le but d'expliquer pourquoi les Canadiens avaient rejeté la convention relative à la réciprocité commerciale, il a dit à ceux qui l'écoutaient en cette circonstance spéciale que le Gouvernement ne voulait entendre parler d'aucune convention quelconque au point de vue du tarif avec aucun pays, soit que ce dernier fût ou non une colonie de l'empire; que cela serait de nature à créer du mécontentement et à arrêter l'émulation des colonies intéressées et que c'était pour cette raison que son Gouvernement et que lui-même étaient opposés à toute entente de cette nature. L'honorable ministre ignore-t-il que son chef a dit à la population de New-York que l'entente conclue dans le cas des colonies du Sud-Africain avait eu pour résultat de créer du mécontentement et que dans une éventualité d'une magnitude semblable ce Gouvernement était opposé, non seulement à la convention de réciprocité avec les Etats-Unis, mais même à tout traité d'une nature fiscale avec les différentes parties de l'Empire. Comment peut-il faire concorder la convention dont il est maintenant question avec les Antilles, avec les sentiments que son chef a énoncés publiquement et délibérément dans la circonstance que je rappelle?

J'espère que je ne me suis pas trop éloigné du point en discussion. Ce n'est pas souvent que cela m'arrive et j'ai confiance, monsieur l'Orateur, que, si je ne me suis pas toujours étroitement tenu dans les limites où devait se restreindre la discussion, vous me pardonnerez ces oublis. Je n'ai aucune objection particulière à invoquer contre ce traité, excepté pour les raisons que j'ai données et parce que nous ne sommes pas en état de le discuter maintenant ainsi que nous devrions le faire. Ainsi que je l'ai déjà dit, avant que l'honorable ministre ne demande à la Chambre d'adopter ce projet de loi, il devra nous dire quelle convention il a arrêtée en vue d'améliorer le service des navires qui permettra de donner suite à ce traité. S'il n'a pas encore réglé ces détails importants, il [illegible] en mesure de nous dire s'il a l'intention d'agir en ce sens. Le Gouvernement se propose de dépenser $35,000,000; ce montant servira à payer le salaire d'ouvriers qui n'habitent pas le Canada. Mon honorable ami ne devra assurément pas permettre qu'une subvention annuelle de $20,000 ou même de $50,000 empêche l'établissement d'un service de navires entre le Canada et les Antilles anglaises, service dont le Canada retirera des avantages appréciables au point de vue du transport

des marchandises et des passagers également.

Je vois que la cédule B de cette convention stipule que certains produits des Antilles anglaises seront admis aux quatre cinquièmes du droit imposé sur des articles similaires venant de la mère patrie. Cette liste contient un certain nombre d'articles que le Canada ne produit pas, articles de nature alimentaire, tels que les ignames et les patates sucrées. Il me semble qu'on devrait admettre ces articles en franchise. Je crois que lorsque mon honorable ami aura l'occasion d'arrêter une convention qui sera de nature à diminuer le droit sur les articles qui servent à l'alimentation de la population de ce pays, il comprendra qu'il doit faire en sorte que ces articles venant des îles en question et avec lesquelles nous aurons conclu un traité de commerce, soient admis en franchise. L'occasion pourrait sembler plutôt défavorable, mais peu importe, après tout; ce serait toujours une occasion quelconque. Il m'aurait fait plaisir de constater que mon honorable ami avait profité de cet avantage, au lieu de chercher çà et là un ou deux articles et d'élever le droit sur ces derniers en tant que le reste du monde est concerné. Au lieu d'inscrire à la liste des marchandises imposables tout article non soumis à un droit aujourd'hui, il aurait dû choisir de préférence ces marchandises et, en tant que ces colonies se trouvent concernées, enlever le droit imposé, à seule fin, ainsi que je l'ai déjà dit, de soulager, même dans une mesure restreinte, le fardeau qui obère notre peuple au point de vue de l'impôt.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Je ne désire pas réclamer trop longtemps l'attention de la Chambre; cependant, je tiens à profiter de ce que ce projet de loi est lu pour la seconde fois, pour insister sur l'importance d'une question dont a parlé l'honorable representant de Saint-Jean, N.-B. (M. Pugsley) et qui se rapporte au principe énoncé dans ce projet de loi. L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a laissé entendre qu'il s'agit aujourd'hui de l'une de ces conventions commerciales qu'il espère arrêter avant longtemps avec les représentants des colonies autonomes de l'empire. Dans ce cas, si le principe en jeu n'a pas mon approbation, j'estime que l'heure est venue pour moi de le dire, afin que l'honorable ministre ne s'abuse pas lorsqu'il lui faudra négocier les traités avec d'autres parties de l'empire. Ce fut certainement avec beaucoup de surprise, j'en suis convaincu, que la population du Canada a appris que l'une des conditions imposées au Canada pour obtenir une extension de son commerce avec les Antilles anglaises est que les articles d'alimentation aujourd'hui importés en franchise au Canada, seront soumis à un droit; autrement dit, que, comme compensation d'une plus grande expansion du commerce du Canada avec les Antilles anglaises, on va augmenter le coût de la vie des consommateurs canadiens. Je reconnais qu'en somme la question importe peu, mais je soutiens que le principe en jeu est absolument inacceptable, et qu'un principe semblable compris dans des conventions futures ne sera certainement pas reconnu, surtout si l'on tient compte des intérêts en jeu.

Si j'ai bien compris les explications que le ministre a données, en déposant son bill, un nombre considérable, sinon la totalité de ces produits des Antilles, qui doivent bénéficier d'un tarif de faveur, sont, en ce moment, admis au Canada à la faveur d'un tarif de préférence de 33⅓ p. 100, tandis que le taux des droits prescrit par le bill est de 20 p. 100. Autrement dit, on assure aux Antilles la jouissance durant un nombre d'années indéterminé, d'un tarif de préférence de 20 p. 100, quand elles bénéficient, à l'égard des mêmes articles, d'un tarif de faveur de 33⅓ p. 100. Le ministre ne manquera pas de se vanter d'avoir fait un bon marché, puisqu'il obtient l'admission des produits canadiens aux Antilles sans rien ajouter à la préférence accordée par le Canada. Il ira peut-être même jusqu'à dire que l'ancien Gouvernement a manqué à son devoir lorsqu'il accorda aux Antilles une préférence de 33⅓ p. 100 sans obtenir que les produits du Canada fussent admis dans ces îles à des conditions favorables. Pour l'instant, ne nous occupons pas de ce que l'ancien Gouvernement a fait ou n'a pas fait.

Je dis au ministre, corroborant en cela les paroles de l'honorable député de Saint-Jean, que le peuple canadien demande que dans la négociation des traités de commerce on avise au moyen de réduire le coût de la vie. Tel est notre principal objectif chaque fois que nous sommes appelés à ratifier une convention de commerce; et lorsque le ministre poursuivait ses négociations avec les Antilles dans le but d'obtenir l'entrée des produits canadiens dans ces îles, il était de son devoir d'obtenir que nos produits fussent admis aux Antilles à des conditions plus favorables en offrant lui-même d'admettre au Canada les produits des Antilles à des conditions encore plus avantageuses; c'est-à-dire qu'il devait abolir les droits sur les articles que le Canada ne produit pas, réduisant par là le chiffre des impôts à être prélevés sur les consommateurs et assurant en même temps l'extension du commerce canadien aux Antilles.

Quand le projet de loi eut été déposé à la Chambre et que j'eus constaté qu'il ne s'agissait d'accorder qu'une préférence de 20 p. 100, alors que les Antilles jouissaient déjà d'une préférence de 33⅓ p. 100; quand

j'eus vu que le traité tendait au relèvement des droits sur certains produits alimentaires, j'eus peine à croire que telles pouvaient être les conditions du traité du commerce que le Gouvernement dont mon honorable ami fait partie avait entrepris de négocier. Je réprouve absolument le principe qu'il est mauvais ou dangereux d'alléger le fardeau des taxes qui pèse sur le peuple canadien lorsqu'on a l'avantage de pouvoir le faire. Je ferai observer au ministre et à ses partisans que la différence radicale qui s'accuse entre son traité de réciprocité et celui qu'avait négocié le ministre des Finances de l'ancien gouvernement, c'est que le traité négocié par ce dernier, entièrement d'accord avec les principes libéraux, tendait effectivement à alléger le fardeau des taxes tout en favorisant l'extension de notre commerce; tandis que le traité avec les Antilles repose sur ce principe que l'expansion du commerce canadien, qu'il est susceptible de déterminer, on ne l'obtiendra qu'au prix de nouveaux impôts qui seront prélevés sur les consommateurs.

Je crois avoir établi, je me plais du moins à l'espérer, qu'il existe la plus grande différence entre le traité de réciprocité que le gouvernement libéral avait négocié avec les Etats-Unis et celui que le ministre du Commerce a négocié avec les Antilles et dont il demande maintenant la ratification. Tant qu'il ne s'agit que des Antilles, il n'y a rien de bien grave; mais si le ministre, partant encore du même principe, devait négocier un traité de commerce avec quelque colonie anglaise beaucoup plus importante que les Antilles, les conséquences pourraient en être désastreuses pour le Canada. En tout cas, qu'il soit bien compris qu'il y a toute la différence au monde entre la politique des libéraux et celle des conservateurs; les uns voulaient obtenir la réduction des impôts en donnant de l'extension au commerce, tandis que nos adversaires veulent obtenir l'extension au commerce en prélevant de nouveaux impôts sur les consommateurs canadiens.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Avant que le bill soit lu pour la deuxième fois, il est une couple de points sur lesquels l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie devrait jeter quelque lumière. On peut dire que mon honorable ami qu'il est le ministre extra-plénipotentiaire du cabinet. Les autres ministres vaquent aux différents devoirs de leur ministère, mais dès qu'il s'agit de questions impériales, des relations du Canada avec la mère patrie ou avec les autres colonies, ce sont choses, les membres du cabinet, la Chambre entière en conviendront, qui relèvent de la compétence particulière du ministre du Commerce et de l'Industrie. Puis qu'il en est ainsi et étant donné qu'au cours du long séjour qui a fait en Angleterre l'année dernière, mon honorable ami a discuté tant en public que dans l'intimité cette question de la préférence impériale en matière de commerce, le statut du Canada au sein de l'empire ou ses relations avec les autres colonies, ainsi ses propres aspirations et celles de ses amis en ce qui concerne le sort futur de la préférence commerciale, je considère qu'avant de demander à la Chambre d'adopter son poupon, il devrait nous renseigner sur les rapports qui existent entre lui ou le Gouvernement et ceux qui s'intéressent tout particulièrement à cette grosse question.

Je suis certain, en effet, que mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie a eu des rapports et des entretiens du caractère le plus intime avec M. Bonar Law, chef du parti unioniste aux communes anglaises; je suis sûr que s'il n'avait au préalable discuté avec mon honorable ami son projet de préférence impériale en matière de commerce, M. Bonar Law n'eût jamais fait à Ashton-under-Lyne le discours qu'on sait. Il y a une dizaine d'années, Joseph Chamberlain exposait son programme aux termes duquel le libre-échange devait exister entre les diverses parties de l'empire, les produits du reste de l'univers devant être passibles de droits; depuis cette époque, il s'est produit une gradation générale et singulière, si bien qu'aujourd'hui le programme unioniste se modifie selon le caprice du peuple anglais. Un jour, on demande que le pain soit taxé en Angleterre; le lendemain, on propose de consulter les colonies et de les inviter à déterminer le tarif qui devrait prévaloir dans les limites de l'empire. En d'autres occasions et en d'autres circonstances, cette question a provoqué des déclarations.

Quant à moi, je suis plutôt enclin à croire qu'un très grand nombre de ceux qui, au Canada, ont jusqu'à présent accordé leur appui au ministre du Commerce et de l'Industrie, tiennent assez peu à ce que les produits industriels de la mère patrie soient admis en franchise en notre pays. Je suis sûr que parmi ceux-là il en est beaucoup qui aimeraient à savoir au juste jusqu'à quel point le ministre du Commerce et de l'Industrie s'est engagé sur cette question vis-à-vis de M. Bonar Law, de M. Chamberlain et autres gros bonnets, et quelle assurance il a donnée quant aux mesures que son parti politique et le Gouvernement sont prêts à prendre en cette importante matière de la préférence commerciale.

M. l'ORATEUR: Je crains de me voir obligé de rappeler à l'honorable député qu'il s'écarte assez sensiblement de la discussion du principe du projet de loi.

M. MACDONALD: Il s'agit ici d'une question qui a fourni à mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie, au Gouvernement dont il fait partie, à son parti et à ses organes, l'occasion de se féliciter ouvertement de ce qu'elle marquait le premier pas vers la solution de l'autre problème plus vaste. Si le projet de loi est et doit rester étranger à la solution du problème de la préférence commerciale dans les limites de l'empire, j'avoue que j'outrepasse mon droit, bien que votre décision me paraisse quelque peu sévère. Mais je crois que le ministre du Commerce et de l'Industrie n'hésitera pas à dire, s'il ne l'a déjà fait à la Chambre, qu'il a lieu de se féliciter de ce que le traité avec les Antilles marque un premier pas vers un but plus important. Dans ce cas, je crois avoir plein droit de discuter la question, d'inviter mon honorable ami, avant la deuxième lecture de son bill, de nous dire s'il a lui-même, si le Gouvernement dont il fait partie a conclu quelque arrangement avec ceux qui, en d'autres parties de l'Empire, se constituent les champions de l'autre projet plus vaste.

M. l'ORATEUR: L'honorable député me semble aller au delà de ses attributions. Je lui ai donné ce que je tiens pour une décision sur le point, et cette décision, je ne crois pas qu'il ait le droit de la discuter sans en appeler à la Chambre, comme c'est l'usage.

M. MACDONALD: Mon plus grand désir est de ne pas m'écarter des règles de la Chambre. Si je pouvais avoir la moindre idée que j'outre-passe mon droit légitime en discutant cette question et en priant mon honorable ami (M. Foster) de nous dire si son bill ne se rattache pas à un plus vaste projet, je m'inclinerais immédiatement devant votre décision. Quelques égards que je vous doive, il me sera bien permis. .

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Il est interdit de discuter la décision de l'Orateur; on ne peut qu'en appeler à la Chambre. La discussion de ce qui a trait au commerce de la mère patrie est étrangère aux objets du présent bill. L'honorable député, à mon avis, ne borne pas ses observations au principe du projet de loi.

M. MACDONALD: Je suis sûr, monsieur l'Orateur, que la multiplicité de vos devoirs ne vous a pas permis de vous rendre compte des détails du bill. J'appellerai votre attention sur l'article 7, qui est ainsi conçu:

> Les avantages ou concessions que confère la présente loi aux colonies qui sont parties audit traité s'étendant au Royaume-Uni et à celles des autres colonies et possessions britanniques qui peuvent être admises au traité par proclamation publiée dans la "Gazette du Canada".

Et le reste. Je prétends, monsieur l'Orateur, que j'ai le droit, eu égard aux termes du projet de loi, de discuter, à l'occasion de la deuxième lecture, le principe qu'il consacre, ainsi que la question de savoir jusqu'à quel point. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député, j'en conviens, a le droit de discuter le principe du bill, mais il semble s'en écarter assez sensiblement quand il aborde la discussion de ce qui s'est passé en Angleterre à propos de questions générales d'administration.

M. MACDONALD: Je dois dire, monsieur l'Orateur, que le cadre que vous assignez à la discussion de ce projet de loi me paraît quelque peu restreint.

Toutefois, sans me livrer à des conjectures sur des problèmes abstraits, je me propose d'examiner les résultats pratiques du traité au point de vue du Royaume-Uni et des autres colonies. L'article 7 du projet de loi décrète que les avantages conférés s'étendent au Royaume-Uni et aux autres colonies, de sorte que le bill a trait à une question d'une grande portée.

Permettez-moi de vous faire observer que l'article 6 du projet de loi, qui renvoie à l'annexe D, déclare que Bahama, les Bermudes, le Honduras britannique, la Grenade, la Jamaïque et Terre-Neuve, jouiront des avantages ou concessions conférés par le traité pour une période de trois ans. Souffrez que je signale une éventualité qui semble être un bon sujet de discussion. J'ai lu dans les journaux, ce matin, que Bahama et les Bermudes se proposent de négocier un traité de réciprocité avec les Etats-Unis. Je voudrais apprendre du ministre si un tel traité aurait pour résultat de créer une situation nouvelle relativement au Canada. Le ministre du Commerce et de l'Industrie a, j'en suis certain, reçu des renseignements sur ce point. A n'en pas douter, il l'a étudié, et il importe beaucoup, semble-t-il, que la Chambre et le pays sachent exactement dans quelle situation se trouverait le Canada à cause de ce traité de réciprocité signé par Bahama et les Bermudes avec les Etats-Unis, pendant l'existence d'une convention avec le Canada aux termes du présent bill. Qu'on me permette de faire observer que c'est un renseignement que la Chambre devrait avoir et dont elle devrait tenir compte pendant la discussion relative à la deuxième lecture du projet de loi. Cela est très important .

En proposant la deuxième lecture du bill, le ministre du Commerce et de l'Industrie nous a fourni des détails intéressants, mais au sujet du principe du bill, ses renseignements ont été maigres. Ainsi, dans quelle situation le bill nous met-il vis-à-vis le Royaume-Uni? Mon honorable ami a-t-il dit à Bonar Law qu'il pouvait parler comme il l'a fait à Ashton-under-Lyne, et cette déclaration du chef unioniste anglais a-t-elle été le resultat d'un entretien avec le ministre du Commerce et

de l'Industrie du Canada? Le pays a le droit de savoir si son principal représentant dans la négociation de ce traité devrait, lorsqu'il sort du territoire canadien, entreprendre de régler avec la métropole et ses hommes publics qui ne font pas partie du gouvernement, l'attitude que prendra le Canada relativement aux problèmes commerciaux.

Les habitants du Royaume-Uni et de l'empire britannique se sont intéressés, il n'y a pas longtemps, à une soudaine volte-face du chef des unionistes concernant cette question, et nous n'ignorons pas que le ministre du Commerce et de l'Industrie était passé par là. Il a l'ambition, que je ne crois pas indigne, de se rendre en Australie et d'y conclure une convention de commerce avec ce pays-là. Je lui demanderai s'il a, au préalable, pris des arrangements avec la métropole à ce sujet et s'il peut nous dire quelle est sur cette question l'attitude du chancelier de l'échiquier d'Angleterre.

M. FOSTER: Je crains de ne pas pouvoir le dire.

M. MACDONALD: L'honorable ministre, il va sans dire, ne s'est pas entretenu avec Lloyd-George, le présent chancelier de l'échiquier, mais il peut peut-être nous dire ce que Bonar Law pense de ces questions. Le Canada, l'Angleterre, cette Chambre voudraient le savoir lorsqu'il se présente avec une convention qu'influe sur nos rapports douaniers avec la Garnde-Bretagne et avec les Antilles, et que, lui et ses amis, se féliciteront d'avoir conclue, et la représentant d'une extrémité à l'autre du pays comme le premier pas dans la voie de la préférence de commerce dans l'empire.

Cette Chambre a aussi le droit de savoir quel résultat aurait pour le Canada un traité de réciprocité entre des possessions anglaises aussi importantes que les Bermudes et Bahama et les Etat-Unis. Le traité contient-il une clause restrictive qu'empêcherait les îles auxquelles il s'applique de conclure un traité avec un autre pays qui nous ferait concurrence, traité qui aurait pour résultat d'ouvrir les portes du pays à des articles qui concurrenceraient nos produits. Le ministre du Commerce et de l'Industrie devrait nous mettre dans ses secrets et nous dire les arrangements qu'il a pris avec les partisans d'un tarif de faveur en Angleterre et ce qu'il se propose de faire.

(La motion est adoutée et le bill lu une deuxième fois.—La Chambre se déclare en comité général pour la discussion des articles du bill sous la présidence de monsieur l'Orateur-suppléant.)

Sur l'article 1er (titre abrégé).

M. MACDONALD: Par respect pour la Chambre le ministre du Commerce et de l'Industrie devrait nous fournir des explications sur lesquestions que je lui ai exposées.

M. FOSTER Je me propose de traiter ces différents points au fur et à mesure que nous étudierons les différents articles.

M. MACDONALD: Et la question la plus importante?

M. FOSTER: Nous l'intercalerons quelque part avant la fin du débat. Je voudrais avoir l'heure du dîner pour réfléchir aux graves problèmes que l'honorable député m'a posés.

Sur l'article 3 (droits sur les articles dans l'annexe B).

M. PUGSLEY: La plupart de ces articles ne sont pas produits au Canada. Pourquoi la préférence stipulée ici n'est-elle que d'un cinquième, ou de 20 p. 100, lorsque la préférence à l'Angleterre est de 33⅓ p. 100?

M. FOSTER: On remarquera qu'il y a une alternative. L'exportateur des Antilles, qui expédie sa marchandise au Canada, est soumis au tarif moins élevé. Si le droit fixé dans notre tarif est en aucun temps inférieur aux quatre cinquièmes du droit perçu sur les articles de provenance étrangère, celui-ci s'applique alors aux articles venant des Antilles. Si les quatre cinquièmes du droit perçu sur la marchandise d'un pays étranger sont moindres que le tarif de faveur appliqué à l'Angleterre l'importateur bénificie de ce tarif. Il résulte que la préférence accordée par nos lois s'applique aux articles de celles des Antilles qui sont signataires du traité. Il arrive que, dans plusieurs cas, les quatre cinquièmes du droit à prélever sur la marchandise d'un pays étranger sont inférieurs au tarif de faveur appliqué à l'Angleterre et, dans ces cas-là, l'exportateur des Antilles est plus favorisé qu'il le serait par le tarif de faveur.

Dans la plupart des cas, naturellement, le tarif de faveur appliqué à l'Angleterre facilite plus l'importation de la marchandise des Antilles que ne le ferait la clause des quatre cinquièmes. A cet égard, nous n'avons pas augmenté les droits sur la marchandise des Antilles qui sont partie au traité.

Pour une convention de commerce de plusieurs années de durée, il fallait quelque chose de définitif. Nous ne sommes pas tenus de dire que la préférence à l'Angleterre sera l'an prochain ce qu'elle est cette année; nous pourrons augmenter la préférence à l'égard de certains articles; le tarif de faveur a déjà subi des modifications.

Les Antilles nous ont dit: Si nous vous accordons pendant dix ans une préférence spécifiée chez nous, nous voulons avoir l'assurance d'obtenir une préférence spécifiée équivalente chez vous pendant le même laps de temps; ou que vous pouvez modi-

fier la préférence actuelle, il n'y a aucune garantie. Nous disons que nous vous accorderons toujours une certaine préférence qui ne sera pas dépassée, et nous voulons que vous nous garantissiez une préférence déterminée que vous ne dépasserez pas à notre endroit.

M. PUGSLEY: Depuis un grand nombre d'années, nous accordons aux Antilles sur notre marché une préférence de 33⅓ p. 100, et je suppose que nous continuerons à la leur accorder. D'un autre côté, les Antilles ne s'engagent qu'à nous donner une préférence de 20 p. 100, ce qui est peu comparativement aux avantages que nous leur conférons grâce à la préférence accordée à l'Angleterre. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas réussi à obtenir des Antilles un rabais de 33⅓ p. 100, comme celui que nous leur avons accordé?

M. FOSTER: Les Antilles anglaises sont dans une autre situation que le Canada au point de vue des ressources de revenu. Elles tirent uniquement leur revenu des impôts, en grande partie des impôts sur les substances alimentaires, et elles ont connu qu'il leur était impossible d'accorder un rabais de plus d'un cinquième. C'est le plus loin qu'elles ont cru pouvoir aller. Nous aurions été bien aise d'obtenir, mais tout bien pesé, le rabais d'un cinquième que les Antilles s'engagent à accorder au Cananda et à la métropole est assez libéral.

M. PUGSLEY: Je comprends donc que ce sont les Antilles qui ont refusé d'accorder de plus grands avantages.

M. FOSTER: Je n'aimerais pas à employer le mot "refusé", mais elles ont pensé qu'elles ne pouvaient pas faire plus. Le rapport de la commission britannique semble avoir établi le tarif auquel la commission cherchait à amener les habitants des Antilles à s'entendre unanimement. Quelques-une des îles auraient pu faire un peu plus de concessions, mais des tarifs différents auraient créé de la confusion. Notre objet était d'établir un tarif uniforme pour toutes les îles.

M. TURRIFF: Apparemment, les Antilles, connaissant les tendances protectionnistes notoires du Gouvernement actuel, ont pensé qu'elles devaient exiger une clause restrictive et ne pas compter sur le tarif de faveur accordé à l'Angleterre de crainte que, en toute probabilité, il ne fût réduit à moins de 20 p. 100. Elles ont apparemment pris ce moyen de se protéger, afin que dans tous les cas elles n'eussent pas un rabais de moins de 20 p. 100. Il semble bien que le dessein du Gouvernement était de diminuer la préférence donnée à l'Angleterre, et les Antilles paraissent avoir été de cet avis. Je ne demanderai pas au ministre du Commerce et de l'Industrie, il va sans dire, de déclarer si le Gouvernement avait l'intention de diminuer la préférence, mais tout le fait supposer.

M. FOSTER: Mon honorable ami ne tiendrait ce langage, s'il ne cherchait pas à favoriser les intérêts de son parti.

Les délégués des Antilles étaient appelés à faire une convention pour dix ans par laquelle ils garantissaient au Canada certaines réductions pendant cette période, et, comme l'honorable député le ferait lui-même, s'il était appelé à faire un marché, quand même il aurait entière confiance dans celui avec lequel il traiterait, il voudrait tout de même que les conditions à remplir par l'autre partie fussent écrites en blanc et en noir. S'il s'engage lui-même il est tout naturel qu'il exige que l'autre partie s'engage également. Les délégués durent donc s'en retourner aux Antilles pour faire rapport de ce qu'ils avaient fait, et ce ne serait pas agir en homme d'affaires si une garantie n'était pas donnée des deux côtés. Je ne crois pas qu'il y ait là aucun manque de confiance dans la continuation de la préférence britannique, et si cela peut être agréable à mon honorable ami d'être renseigné à ce sujet, je puis lui dire que le Gouvernement n'a pas dans le moment l'intention d'abaisser la préférence commerciale que le Canada accorde à l'Angleterre.

M. OLIVER: J'ai déjà eu occasion de dire que d'après moi cette convention donne peu d'avantages au Canada, et qu'elle ne diminue guère les taxes des Antilles. On a dit que cette convention avait été plutôt arrachée aux Antilles qu'obtenue de bon gré. Si les Antilles avaient désiré faire cette convention avec le Canada au lieu d'y être forcées, les deux pays en auraient obtenu plus de profit; c'est-à-dire que nous aurions offert des réductions douanières plus fortes sur les différents produits que nous achetons des Antilles, comme celles-ci auraient accordé de leur côté des réductions plus considérables sur les marchandises que nous leur vendons. Au sujet du bénéfice que le Canada peut trouver dans une réduction douanière de 20 p. 100 sur les marchandises canadiennes exportées aux Antilles, je n'ai pas besoin de dire aux membres de cette Chambre qui sont au courant de la question que d'autres pays ont présentement dans ces îles un avantage commercial sur nous tel qu'une réduction de 20 p. 100 en faveur des marchandises canadiennes ne le peut faire disparaître.

En réalité, pour obtenir une part réelle dans le commerce des Antilles, il nous faudrait des réductions dans le tarif beaucoup plus marquées que celles que mon honorable ami a réussi à obtenir. Dans mon humble opinion, la raison qui l'a empêché d'obtenir davantage a été la crainte des Antilles de perdre le marché canadien après avoir perdu en quelque sorte celui

des Etats-Unis. Voilà ce qui a engagé les Antilles à faire cette convention; elles y sont entrées à corps défendant plutôt qu'avec l'intention d'obtenir le plus qu'elles pourraient pour elles-mêmes, comme le Canada devait chercher à obtenir le plus qu'il pouvait de son côté. J'ai pris la liberté de critiquer à mon point de vue la convention conclue par mon honorable ami. Lorsque j'ai entendu les premiers critiques nous dire que sous l'empire de cette convention le tarif serait augmenté sur les substances alimentaires importées au Canada, et qu'il était possible aussi, en vertu de cette convention, d'augmenter les droits sur le plus grand nombre des produits canadiens exportés aux Antilles, je dois dire que j'ai cru tout d'abord à une moquerie. Mais, maintenant, je vois que c'était une moquerie, qu'elle venait de mon honorable ami et de ses collègues. Cette convention a beaucoup désappointé les habitants du Canada qui comptaient sur une réduction dans le coût des produits que nous importons des Antilles.

M. FOSTER: Je dois essayer à désabuser mon honorable ami de l'idée qu'il s'est mise dans la tête que les Antilles ont été contraintes à faire cette convention. Je puis lui dire que le Canada n'a certainement exercé aucune contrainte quelconque sur les Antilles. Depuis quinze ans, le Canada accorde à ces îles une préférence douanière de 30 ou 33 p. 100 pour leurs produits, et nous leur avons donné nullement à entendre que cette préférence leur serait discontinuée.

C'était la préférence britannique qui avait été graduellement accordée à tous les autres pays britanniques au point qu'elle s'étend aujourd'hui à presque tout l'empire. Je ne puis pas dire tous les motifs qui animaient les délégués des Antilles qui ont conclu cette convention, mais je suis bien certain que leur pensée principale en était une de bon vouloir et bonne amitié. Ces délégués ont paru comprendre qu'ils devaient accorder le plus possible en retour de la préférence que le Canada, ainsi qu'ils le disaient, leur donnait si généreusement. Aucune contrainte n'a été exercée. Je crois que la convention est née d'un sentiment de bon vouloir, de bonne entente, et de l'idée que si nous maintenons entre les deux pays des relations permanentes de cette sorte, les Antilles comme le Canada en retireront de grands avantages.

Il y a deux côtés à cette question. Mon honorable ami proteste vivement contre l'augmentation du coût de certaines substances alimentaires que produira cette convention Il y a deux côtés à la médaille; il n'y a pas seulement le bénéfice que le Canada peut retirer du fait qu'il obtiendra les substances alimentaires et autres produits dont il a besoin à un tarif réduit, mais il y a l'avantage que cette convention va ouvrir le marché des Antilles aux produits de l'industrie canadienne. Jusqu'à présent, pendant les quinze dernières années, nous n'avons eu aucune compensation douanière de la part des Antilles pour la préférence que nous leur accordions. Mais aujourd'hui en vertu de cette convention, ces îles nous accordent une préférence d'un cinquième sur les autres nations. Est-ce que mon honorable ami croit que c'est peu de chose? Les Antilles sont d'avis contraire, et en réalité ce n'est pas un mince avantage. Le Canada n'aura pas d'autres que lui-même à blâmer s'il ne profite pas de cette préférence pour entrer sur les marchés des Antilles.

M. MACLEAN (Halifax): Je demanderai à mon honorable ami de quelle façon le Canada sera fautif s'il n'étend pas son commerce aux Antilles? En répondant à cette question, mon honorable ami pourra peut-être aussi répondre à celle-ci. Presque tous les articles mentionnés dans la cédule A sont des articles vendus directement aux Antilles par les exportateurs anglais, qui jouissent des mêmes concessions tarifières que nous; ils ont, en outre, l'avantage d'une expédition plus facile que celle que nous avons entre le Canada et les Antilles. Si le Canada n'étend pas son commerce dans les Antilles, ce sera dû plutôt à la concurrence très forte de la part des exportateurs anglais qui jouissent sur ces marchés des mêmes privilèges que nous.

M. FOSTER: Si mon honorable ami a consulté les rapports du commerce, comme je ne doute pas qu'il l'a fait, il y verra que le plus grand concurrent du Canada dans les Antilles sont les Etats-Unis. La concurrence se fait entre leurs produits et les nôtres, et il va sans dire que si l'on nous donne une préférence d'un cinquième, et je crois que c'est une préférence raisonnable, ce sera la faute des producteurs canadiens eux-mêmes s'ils ne l'emportent pas dans la concurrence sur le marché des Antilles. Voilà un des avantages. Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) paraît croire qu'il y a là une augmentation du prix des substances alimentaires en Canada. D'après quel raisonnement arrive-t-il à ce résultat? Si on examine la cédule C, on y trouve trois articles: le cacao, les limons et jus de limon.

M. PUGSLEY: Ces articles sont-ils admis en franchise présentement?

M. FOSTER: Le cacao, et les limons sont admis en franchise; et le jus de limon à l'état naturel et concentré est aussi admis en franchise.

M. PUGSLEY: En vertu de cette convention ces articles seront soumis à un droit?

M. FOSTER: Oui, ils sont tous soumis à un droit d'après la convention, mais sur aucun autre article les droits ne sont plus élevés qu'ils ne le sont présentement, et il est facile de calculer à quoi cette augmentation s'élève sur ces trois articles; et dans quelle mesure le prix de la vie au Canada en sera augmenté.

M. PUGSLEY: Le cacao est d'un usage très répandu.

M. FOSTER: Oui, le cacao est d'un usage très répandu, mais c'est un article peu dispendieux, et le droit qu'il aura à payer, 75 cents par cent livres, est bien petit. Nous avons à traiter avec des gens envers lesquels nous voulons être justes et généreux. Dans quelques-unes de ces îles, ces articles sont les produits principaux, et si on n'accorde pas quelque préférence sur ces produits, nous ne pouvons pas en accorder sur d'autres.

M. MACLEAN (Halifax): Ce n'est pas tout à fait exact. L'île dont parle l'honorable ministre est Trinidad, qui est la principale productrice de cacao dans les Antilles. Mais d'après les rapports fournis à cette Chambre par le ministre lui-même, les exportations de sucre de cette île seule s'élèvent à $1,592,309 par année, et je crois que cela dépasse l'exportation totale de cacao. De sorte que l'assertion de mon honorable ami n'est pas absolument exacte.

M. FOSTER: Le commerce de cacao à Trinidad est le plus grand commerce de cette île.

M. SINCLAIR: Quelles sont les importations totales de cacao en Canada?

M. FOSTER: Entre 3,000,000 à 4,000,000 de livres.

M. SINCLAIR: La valeur?

M. FOSTER: Je n'ai pas les chiffres sous ma main, mais je les donnerai à mon honorable ami en comité. Prenons le cas de Trinidad et de deux autres îles, à moins de leur accorder quelque préférence sur le cacao, il était très incertain qu'elles eussent voulu de cette convention. Ainsi que les honorables membres de cette Chambre le verront en lisant le recit des négociations, les délégués de Trinidad avaient des instructions positives de ne pas signer la convention, si nous n'accordions pas une préférence raisonnable sur ce produit principal de leur île. Le sucre de Trinidad est exporté en grande partie en Angleterre. L'industrie du sucre dans cette colonie est entre les mains d'un petit nombre de personnes, tandis que l'industrie du cacao est plutôt l'industrie du grand nombre, l'industrie des cultivateurs. Conséquemment, elle est la plus importante et la plus générale.

Ainsi, prenez les limons, le jus de limon et les fèves de cacao, ce sont les seuls articles à l'égard desquels les droits aient été relevés, et encore très faiblement même dans leur cas.

M. MACDONALD: Quant aux articles dans l'annexe C, faut-il comprendre qu'à leur importation de l'étranger ils seront sujets aux droits indiqués dans cette annexe, tandis qu'ils seront admis en franchise s'ils sont à provenance de ces îles?

M. FOSTER: Ils sont actuellement admis en franchise; mais sous l'empire du présent projet de loi, ils seront sujets aux droits imposés par le tarif préférentiel, lorsqu'ils nous viendront de ces îles; ces droits ont été imposés en vue d'assurer un traitement de préférence aux articles importés de ces îles.

M. MACDONALD: J'observe que l'annexe C porte cette indication: "Droits sur les importations à provenance de l'étranger". Mais lorsqu'ils sont à provenance des îles, ils entrent en franchise?

M. FOSTER: Aux termes de l'annexe C, il sera perçu un droit de 75c. par 100 livres sur les fèves de cacao d'importation étrangère. Mais lorsqu'ils nous viennent de ces îles, nous les admettons en franchise. C'est ce qui fait le traitement de faveur.

M. DEVLIN: Je parle en ma qualité de représentant d'une importante circonscription rurale. Je vois que, sous l'empire de l'annexe A, si nos fermiers ont à vendre du foin, des chevaux, du fromage ou du beurre qu'ils destinent aux Antilles, ils ont le bénéfice d'une réduction de droits de 33⅓ p. 100. Puis, aux termes de l'annexe B, si un fermier canadien désire se procurer du coprah, de l'huile de coco, de l'écaille, des tamarins, des pistaches de terre, des noix de cola, des feuilles de laurier ou de la papaïne, il aura le bénéfice d'une réduction de 30 p. 100, ai-je bien compris?

M. FOSTER: Celui qui achète de l'écaille, des pistaches de terre et le reste, les obtiendra comme aujourd'hui, en franchise.

M. DEVLIN: Mais s'il désire se procurer du jus de limon, ou des limons, ou du cacao, dont il se fait une grande consommation au Canada, il devra payer les droits, tandis que naguère il les aurait obtenus en franchise?

M. FOSTER: Il les obtiendra en franchise, s'il les fait venir de ces îles. Mon honorable ami peut mélanger des pistaches de terre et du jus de limon et en faire un régal pour ses commettants.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre a fait allusion aux pourparlers qui ont précédé la conclusion de ce traité. Qui représentait le Canada au cours de ces pourparlers?

M. FOSTER: L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster), l'honorable ministre des Finances (M. White) et l'honorable ministre des Douanes (M. Reid), trois dignes personnages.

M. PUGSLEY: Oui, pour le règne où nous sommes. Ces pourparlers ont-ils eu lieu publiquement ou en secret?

M. FOSTER: En secret, autant que le comporte la présence de quinze personnes dans la même chambre. Puis, note fut tenue des délibérations, procès-verbal dressé, et un compte rendu préparé par le président à la fin de chaque séance, résumant ce qui s'était passé. Et tous les pourparlers insérés dans le procès-verbal ainsi que le rapport de ce qui s'est ensuivi ont fourni la matière d'une publication qui est entre les mains de la députation.

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

Reprise de la séance.

M. MACLEAN (Halifax): Je désire poser une question au ministre relativement à l'article 3, un marchand d'Halifax m'ayant tout récemment demandé un renseignement à cet égard. Quel droit devra payer, une fois le nouveau tarif en vigueur, du sucre des Antilles anglaises, importé sous l'empire du tarif actuel, entreposé à Halifax, puis sorti de l'entrepôt?

M. FOSTER: Voulez-vous dire du sucre brut?

M. MACLEAN: Oui.

M. FOSTER: Exactement ce qu'on en exige aujourd'hui.

M. MACDONALD: Cet après-midi le représentant d'Assiniboïa (M. Turriff) discutait l'effet qu'aurait la disposition du paragraphe b), lequel fixe le taux du droit exigible à l'avenir en comparaison de celui imposé sous l'empire du tarif préférentiel anglais. J'observe que ce paragraphe prévoit le cas de la modification ultérieure du tarif, en se servant des mots: "et dans toute modification d'icelui". Quant aux mots de la fin "quelque soit le taux du droit le moins élevé", ils sont susceptibles d'une double interprétation, en ce sens qu'ils peuvent être considérés comme s'appliquant aux deux paragraphes précédents, ou à la dernière partie du paragraphe b).

M. FOSTER: C'était là le texte de la loi de 1907, qui a été modifié en 1908. Les deux ensemble font la loi de 1907 et l'amendement.

M. MACDONALD: Ces mots sont-ils insérés en prévision de quelque modification du tarif préférentiel anglais à une date future? De la réponse faite par le ministre au député d'Assiniboïa, j'ai conclu que le Gouvernement ne songe pas à réduire les taux du tarif préférentiel anglais. Je désire savoir quel serait l'effet de cette clause s'il était effectué un relèvement des droits sous l'empire de ce tarif?

M. FOSTER: Le tarif applicable serait le tarif après modification, quel qu'il fût.

M. MACDONALD: L'honorable ministre devrait pouvoir nous dire si, au cours des pourparlers, on a discuté l'attitude possible de notre Gouvernement à l'égard du tarif préférentiel anglais, si l'on se proposait de le réduire, de le relever ou de le laisser tel qu'il est. Quelles assurances le ministre a-t-il données des intentions de son Gouvernement à cet égard?

M. FOSTER: La question ne se présentait pas nécessairement; les représentants des Antilles anglaises se trouvaient sauvegardés par la clause des quatre cinquièmes.

M. MACDOSALD: La clause des quatre cinquièmes ne leur serait pas d'un grand avantage, si vous vous mettiez à relever ou abaisser les droits du tarif préférentiel anglais.

M. FOSTER: Si nous nous mettons à augmenter les droits, ils pourraient, aux termes du paragraphe b), réclamer le bénéfice du régime préférentiel anglais s'il leur était plus avantageux que celui des quatre cinquièmes du droit imposé sur les importations de pays étrangers.

M. MACDONALD: Si nous réduisions le traitement de faveur accordé aux produits anglais, les Antilles anglaises se trouveraient dans une situation moins avantageuse, n'est-ce pas?

M. FOSTER: Dans la proportion où les taux du tarif préférentiel anglais s'écarteraient des quatre cinquièmes des taux sur les importations de pays étrangers.

M. MACDONALD: Alors le paragraphe b) est destiné à corriger l'effet du paragraphe a) dans le cas où le Gouvernement déciderait de modifier le régime préférentiel anglais dans un sens ou dans l'autre?

M. FOSTER: Non. C'est pour leur donner la chance d'un meilleur tarif.

M. MACDONALD: Les représentants du Gouvernement ont-ils discuté avec les représentants des Antilles anglaises la ligne de conduite qu'ils se proposaient de suivre relativement au régime préférentiel anglais?

M. FOSTER: Ce n'était pas pertinent, et la question n'a pas été soulevée. L'assurance que nous avons donnée aux députés des Antilles anglaises, et la seule qu'ils attendaient de nous, je pense, c'est que dans la mesure où le traitement de faveur accordé pour les produits anglais excéderait les quatre cinquièmes, leur propre régime serait rendu plus avantageux, bien que la

convention ne leur permît pas de le réclamer.

M. PUGSLEY: Au cours de la délibération du présent article, il peut être à propos de discuter quelques instants la question du traitement préférentiel anglais, car le maintien du régime de faveur de 33⅓ p. 100 au lieu du régime de 20 p. 100 autorisé par cette convention, dépend du maintien du régime préférentiel anglais à ce taux. De rapports publiés dans les journaux rendent compte de déclarations faites par le ministre au cours de son voyage en Angleterre, l'été dernier, j'avais conclu que ce régime de faveur ne serait maintenu que dans le cas où la Grande-Bretagne nous paierait de retour. Certains hommes d'Etat unionistes en Angleterre ont prétendu que le Canada ayant fait des sacrifices en vue d'assurer le bénéfice de ce régime préférentiel aux produits anglais, il ne faudrait pas s'attendre à ce que ce régime fût maintenu bien longtemps à moins que l'Angleterre n'établît un droit sur les denrées alimentaires, de manière à faire bénéficier le Canada et les autres colonies d'un traitement de faveur équivalent. Il est évident que certains hommes d'Etat anglais ont l'impression que la préférence anglaise n'est qu'une mesure temporaire et ne sera maintenue qu'en autant que l'Angleterre nous accordera en retour un traitement de faveur sur nos exportations de denrées.

M. FOSTER: L'honorable député est tout aussi capable que moi de se tenir au courant de ce que publient les journaux anglais. Au reste, que la presse d'Angleterre ou d'ailleurs se soit exprimée dans tel sens ou dans tel autre, cela n'a rien à faire avec le sujet que nous discutons. Le temps ne me paraît pas bien choisi pour discuter le régime préférentiel anglais. La question à l'ordre du jour est le traité conclu entre le Canada et les Antilles anglaises. L'honorable député ne m'engagera pas ce soir dans la discussion de cette plus vaste question. Mais s'il arrive que le Gouvernement soumette une mesure pour la revision du tarif, et si l'honorable député est alors aussi avide de s'instruire qu'il l'est ce soir, je suis persuadé qu'il aura tous les renseignements qu'il désire.

M. PUGSLEY: Ne semble-t-il pas à l'honorable ministre.....?

M. FOSTER: Aucunement.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre devrait me laisser finir ma question: ne lui semble-t-il pas que ce soit pertinent à la question?

M. FOSTER: Je ne le pense pas. Ce que nous avons en vue, c'est d'en finir avec ce projet de loi.

M. PUGSLEY: Et nous aussi, mais on ne devrait pas précipiter l'achèvement d'une mesure de cette importance.

M. FOSTER: Nous ne voulons pas y mettre de précipitation.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre a critiqué son collègue, le ministre des Finances, de ce qu'il s'était éloigné du sujet cet après-midi, pour examiner ce qu'il jugeait être un aspect important de la question de réciprocité. L'honorable ministre du Commerce n'a pas trouvé cela de son goût, et à peine le ministre des Finances avait-il repris son siège, qu'il l'en a rabroué. La Chambre, dit-il, était saisie d'un projet de loi, et il voulait que la députation s'appliquât à l'examen de cette mesure. Il m'a paru que ce n'était pas très aimable de la part d'un ancien membre de la députation de gronder ainsi son collègue plus jeune, le ministre des Finances, qui naturellement n'était guère porté à se placer dans l'examen de la question au point de vue étroit que mon honorable ami voudrait nous imposer.

M. FOSTER: Je suis sûr que le ministre des Finances est très reconnaissant à mon honorable ami de sa sympathie.

M. PUGSLEY: Il faut plutôt que le ministre des Finances se soit senti mal à son aise, car on ne l'a pas vu depuis.

La raison qui me fait considérer cette affaire comme ayant du rapport avec le sujet en discussion, c'est que, selon le paragraphe b), le droit sur les marchandises importées des Antilles sera celui que l'on trouve pour chaque article au tableau du tarif des douanes de 1907 dans la colonne affectée au tarif de faveurs pour l'Angleterre, et que les Antilles bénificieront de tout abaissement de ce droit. Or, il me semble que, dans la discussion de cette affaire, nous avons bien le droit de savoir si, pendant les quelques années qui vont suivre, nous allons accorder aux Antilles une préférence de 33⅓ p. 100 ou de 20 p. 100. Il nous importe pareillement de savoir si mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie partage cette opinion que l'on dit avoir été exprimée l'été dernier par nos ministres en Angleterre, que celle-ci ne pouvait s'attendre à une continuation du régime de faveur que lui accorde le Canada, si de son côté elle ne fait rien pour nous. Le public anglais est resté avec cette idée que le maintien de la préférence britannique dépendrait, dans une certaine mesure, de concessions faites par la Grande-Bretagne au Canada en retour de celles que nous lui faisons. Pour nous de la gauche, cette idée ne nous sourit pas; nous ne croyons pas devoir marchander avec la mère patrie. Nous pensons, au con-

traire, que les convenances exigent au Canada qu'il agisse exactement comme il a agi lorsque, de son plein gré, il a concédé à la mère patrie un tarif de faveur, et nous croyons que c'est faire un tort grave à l'empire que de chercher à faire croire au public, comme le font certains politiques anglais ou canadiens, qu'il y va des intérêts de l'empire de taxer au profit des colonies le pain dont se nourrissent les enfants de la Grande-Bretagne.

Mon honorable ami! le ministre du Canada et de l'Inde devrait nous dire, je crois, si l'on a l'intention de retenir en faveur de l'Angleterre un tarif minimum, et si, sur les marchandises provenant des Indes Occidentales, les droits seront calculés sur une base de 33⅓ p. 100 ou seulement 20 p. 100. C'est ce que nous avons le droit de savoir afin de nous rendre compte des avantages que cet arrangement va procurer à nos frères des Antilles aussi bien qu'à nos populations. Nous avons naturellement intérêt à ce que les droits sur les marchandises importées des Antilles soient aussi bas qu'il est possible, et, cela pour deux raisons. La première, c'est que le consommateur canadien de ces produits des Antilles les paierait moins cher.

Voilà qui est d'une importance considérable. Il importe énormément aux nôtres de savoir, à une époque où ils versent au trésor, sous forme de taxes, de 35 à 40 millions de plus qu'il ne faut pour le maintien des services publics: il leur importe, dis-je, d'apprendre si la taxe sur les denrées alimentaires qui leur viennent des Antilles sera sensiblement abaissée. La chose a son importance aussi en ce qui regarde nos exportations sur le sol des Antilles; un accroissement dans le chiffre de nos importations signifie, en effet, un pareil accroissement du chiffre de nos exportations; puisque pour faire le commerce avec profit, il faut qu'il y ait échange de marchandises. Les vaisseaux qui nous apportent les productions des Antilles doivent y ramener les productions du Canada pour que le commerce soit profitable et pour accroître les échanges entre les deux pays. Après cela, est-ce que mon honorable ami, le ministre du Commerce et de l'Industrie ne se pense pas obligé de faire savoir à la Chambre ...

M. FOSTER: Quoi donc?

M. PUGSLEY: Si le régime de faveur volontairement accordé par le Canada à la Grande-Bretagne, en dépit des protestations de mes honorables amis de la droite, sera discontinué au cas où celle-ci ne nous ferait pas des concessions équivalentes, ou encore si ce régime sera continué de manière à nous faire espérer que, tout en bénéficiant pour nos produits exportés sur les Antilles d'une réduction de 20 p. 100, nous obtiendrons les nôtres des Antilles en ne payant que 33⅓ p. 100 du tarif général.

M. FOSTER: Mon honorable ami me regarde comme s'il s'attendait à une réponse.

M. PUGSLEY: Evidemment.

M. FOSTER: Si quelque chose au monde pouvait tirer de moi une réponse, ce serait le charme avec lequel mon honorable ami exerce son talent doucereux de persuasion. Si les convenances ne devaient pas trop en souffrir, je me sentirais disposé à donner des renseignements que l'on me demande sur un ton aussi séduisant. Mon honorable ami a été ministre. Que pense-t-il obtenir en me posant de pareilles questions? Il désirerait savoir, dit-il, si, en important des marchandises des Antilles, il les aura toujours sur acquittement des mêmes droits qu'aujourd'hui. Il veut savoir si le tarif de faveur accordé à l'Angleterre va être maintenu.

Ne voit-il pas qu'en répondant à ces questions, je lui communiquerais d'avance des renseignements sur notre tarif. Quel est le but de ces questions? Désire-t-il conseiller quelque ami, quelque maison de commerce désireuse de mettre ainsi un atout dans son jeu pour quelques années? Je crois que ce n'est pas cela son but. Je ne saurais sans manquer aux convenances les plus élémentaires fournir une réponse à sa question; Si le projet relatif au tarif avait déjà été présenté à la Chambre, il aurait pu la poser. Pourquoi ces visions de choses irréelles? Si mon honorable ami peut m'opposer une parole que j'aurais prononcée j'essaierai de l'expliquer; mais, quand il me demande de prendre sur son temps, sur le mein et sur celui de la Chambre pour lui dire ce que je pense de certains bruits sans consistance qui peuvent avoir circulé, il doit comprendre que c'est me demander de retenir en pure perte l'attention de la Chambre, outre que ce serait trop peu pratique.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie met en œuvre ses merveilleuses faculté pour nous jeter de la poudre aux yeux. Depuis nombre d'années, j'observe de loin les manifestations de son caractère. J'ai voulu apprendre, et j'ai appris suffisamment, à discerner dans ses paroles le moment où il parle du fond du cœur et celui où il fait usage de l'admirable talent qu'il a de manier les mots de manière à communiquer une impression différente, peut-être, de celle que les mêmes mots communiqueraient dans une autre circonstance. Etant le Nestor du cabinet, étant, comme il doit l'être, l'un des plus influents, sinon le plus influent des membres de l'administration en ce qui concerne les affaires du commerce, dépassant de la tête et des épaules tous ses collègues du ministère par son habilité,

sa haute expérience et sa profonde connaissance de la politique—soit dit sans rien ôter du mérite de ses collègues dans le cabinet—pense-t-il vraiement que nous ayons tort de nous adresser à lui?

M. HENDERSON: Voilà, j'en suis sûr, qui va amener une réponse.

M. PUGSLEY: Je tiens en haute estime mon honorable ami de Halton.

M. MACDONALD: Il ne dit plus grand chose du régime de faveur, quoiqu'il ait eu l'habitude d'en parler à tout venant.

M. PUGSLEY: C'est vrai, et l'honorable député de Peel (M. Blain) en est un autre. Je constate avec surprise que sa soif de savoir est complètement apaisée depuis que ses amis ont en main les reines de l'administration. La répugnance qu'il témoignait aux journaux à qui le Gouvernement accordait des annonces, l'horreur qu'il éprouvait à la vue d'un comité proposant quelqu'un pour une place dans l'administration, tout cela est passé, et mon honorable ami semble avoir absolument changé de nature. Mais il n'est pas le seul à qui pareille aventure soit arrivée; beaucoup d'autres parmi la droite sont dans le même cas.

M. BLAIN: Mon honorable ami pourrait s'appliquer à lui-même un peu de cette observation.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami aurait-il la complaisance de développer sa pensée?

Quelques DEPUTES: Adopté.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie voudra bien m'excuser de m'être laissé entraîner loin de mon sujet.

M. FOSTER: Cela est très amusant, continuez.

M. PUGSLEY: Comme je le disais tout à l'heure, la paragraphe 3 du projet de loi en discussion accorde aux Indes Occidentales le bénéfice d'une réduction de 33⅓ p. 100 aussi longtemps que durera le régime de faveur concédé à l'Angleterre; mais on ajoute que cela sera converti immédiatement en 20 p. 100. Dans la discussion d'une affaire de cette importance, la Chambre, monsieur le président, a assurément le droit de savoir si le Gouvernement pense à supprimer le tarif de faveur concédé à l'Angleterre si celle-ci en retour ne donne pas sur ses marchandises une préférence au Canada. Au dire de mon honorable ami, je chercherais à obtenir sur le tarif des renseignements auxquels la Chambre n'a pas droit tant que Son Altesse Royale le Gouverneur général n'aura pas fait quelque proposition à ce sujet. Mon honorable ami me permettra de lui dire que cette règle ne semble pas avoir été en vogue ces temps derniers au ministère des Travaux publics, puisque, à l'occasion d'une élection partielle tenue dans la province de la Nouvelle-Ecosse, il n'y a pas bien longtemps, ce ministère a fait savoir au dehors, dès avant qu'il fût communiqué à la Chambre, quel serait le chiffre des crédits inscrits au budget pour cette année et même pour l'an prochain. J'admettrai, monsieur le président, que, jamais dans toute l'histoire du gouvernement de ce pays, on n'avait entendu parler de pareille chose. La présente administration semble avoir changé tout cela. Elle en est venue à penser qu'elle doit donner au public des renseignements sur ce que Son Altesse Royale pourra proposer à la Chambre. Je vais indiquer à mon honorable ami un autre exemple de ceci. Autrefois, on jugeait convenable de soumettre au parlement, avant de la faire connaître au pays, toute communication du cabinet anglais au Gouverneur général. Nous savons cependant que, pas plus tard qu'il y a deux ou trois semaines, il est arrivé une dépêche du secrétaire des colonies à Son Altesse Royale, et que, avant d'être soumise au parlement, cette dépêche a été publiée dans tous les journaux conservateurs. Cela me fait supposer que la présente administration a adopté, tant pour elle que pour Son Altesse Royale, qu'elle a su reconcilier à la chose, une règle différente de celle qui avait prévalu jusque-là. Je ne pense pas que mon honorable ami puisse, devant ces précédents, juger inopportune l'occasion qui se présente de dire à la Chambre si l'on se propose de tenir au régime de faveur concédé à l'Angleterre.

Il importe de le savoir, afin de décider si nous donnerons aux Antilles une préférence de 20 ou de 33⅓ p. 100. A coup sûr, le ministre devrait nous dire si la préférence de 33⅓ p. 100 doit être de nature provisoire, si l'on se propose de la révoquer, à moins que le gouvernement britannique ne nous accorde la préférence en retour, ou bien si l'on veut maintenir le système qui a permis au Canada d'atteindre à un si haut degré de prospérité depuis quinze ou seize ans. De l'avis du ministre, n'est-il pas légitime de nous éclairer à cet égard?

M. FOSTER: D'après l'argument de l'honorable représentant, je devrais tenir la chose pour illégitime.

M. PUGSLEY: Le Gouvernement a donc l'intention de révoquer l'exemple donné dans les deux circonstances récentes que je viens de rappeler?

M. FOSTER: Que le très honorable député ne croie pas se tirer d'affaires aussi facilement que cela. Dans quel but a-t-il cité ces deux exemples, en vue de les approuver ou de les désapprouver? Si je saisis bien son argument, il condamne absolu-

ment la chose et cependant voilà un quart d'heure qu'il s'efforce de me pousser à adopter ce qu'il condamne. Voyons, à coup sûr, le très honorable député ne voudrait pas m'induire ainsi en tentation!

M. PUGSLEY: Puis-je demander au ministre pourquoi il persiste à m'appeler le "très honorable député"? J'espère avant longtemps voir le titre du ministre s'allonger de quelques lettres bien connues, comme K.C.M.G., ou autre chose semblable. Je m'en réjouirais sincèrement.

M. FOSTER: L'honorable député doit me faire l'honneur de croire que j'ai aussi bonne opinion de lui qu'il en a de moi.

M. PUGSLEY: Le ministre voit sans doute plus loin que moi dans l'avenir, ou bien, peut-être comprend-il que les lettres fatales sont déjà tracées sur la muraille et qu'avant longtemps la situation pourrait se modifier.

M. FOSTER: Oui, il reste bien encore quelque chose à effacer.

M. PUGSLEY: Eh! bien, si c'est presque terminé, le reste sera affaire de courte haleine. Je le répète, il existe deux exemples et je les condamne absolument.

M. FOSTER: Ne m'y poussez donc pas encore une fois.

M. PUGSLEY: La majorité des députés ici ne me consultent pas en pareille matière. Le Gouvernement a donné l'exemple en ces deux circonstances. Le Gouvernement a sans doute décidé que, si la chose est convenable, la Chambre soit éclairée à ce sujet, avant que Son Altesse Royale invite cette Chambre à étudier la question. Si le ministre souscrit aux précédents cités—et il ne saurait refuser d'y souscrire sans blâmer l'attitude prise par ses collègues—il ne saurait alléguer de raison valable s'opposant à ce qu'il nous dise s'il est probable que la préférence en faveur de la Grande-Bretagne doit être maintenue ou révoquée, à moins que la Grande-Bretagne ne consente à taxer ses matières alimentaires à notre bénéfice, réforme qui ne saurait probablement se réaliser dans un prochain avenir, s'il faut en juger d'après les événements récents; ou bien s'il faut revenir à la préférence de simplement 20 p. 100.

M. FOSTER: Adopté.

M. PUGSLEY: Le ministre voudrait-il bien répondre à ma question?

M. FOSTER: Je dois le prier de me pardonner mon silence.

M. le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

M. PUGSLEY: Pas avant que j'aie obtenu la réponse que j'attends du ministre.

M. FOSTER.

Des VOIX: Adopté.

M. PUGSLEY: Le ministre garde le silence. C'est parfait.

M. MACDONALD: Je ne m'explique pas l'attitude du ministre qu'il faut bien appeler, après tout, le maître du cabinet, à certains égards. Avant la suspension de la séance, quand je lui posai une courte question pour lui demander quelques renseignements, de la plus haute importance à mes yeux, en vue de la discussion intelligente de ce bill, il me dit qu'à la reprise de la séance, il nous donnerait ces renseignements. Puis le ministre informe le député d'Assiniboïa (M. Turriff) qu'il n'y aurait pas d'abaissement de la préférence accordée à la Grande-Bretagne. Il l'a déclaré catégoriquement. Non seulement il nous a donné l'assurance qu'il aborderait la question, mais il déclara, séance tenante, que le Gouvernement n'avait pas l'intention d'abaisser le chiffre de la préférence. Après dîner il se montra d'une prudence, d'une réserve excessive. J'ignore ce qui a pu se passer sur les entrefaites. Rien ne l'oblige à adopter une réserve aussi insolite. Sa franchise a été jusqu'ici une de ses belles qualités et je trouve inexplicable qu'il soit subitement devenu si réservé en demandant à cette Chambre d'approuver le premier de ces arrangements commerciaux qu'il se propose de conclure avec les colonies britanniques.

Puisqu'il veut inaugurer un système commercial permettant au Canada de conclure des arrangements non seulement avec les Antilles, mais avec l'Australie où, parait-il, il doit bientôt se rendre, pourquoi se renfermer ainsi dans ce singulier mutisme et dire; "Je n'ai rien à ajouter; je ne touche pas au système de préférence en faveur de la Grande-Bretagne; je n'ose pas en dire un seul mot, bien que tout ce système repose sur cette idée de la préférence à la Grande-Bretagne." Je le répète, il est impossible de s'expliquer ce singulier mutisme où il se refugie.

M. PUGSLEY: Il craint qu'on ne câble le fait à Bonar Law.

M. MACDONALD: Je ne vois pas pourquoi le ministre (M. Foster) refuserait de nous dire s'il a conféré avec Bonar Law sur cette question.

M. FOSTER: Sur la question des Antilles?

M. MACDONALD: Le ministre a bien certainement discuté la question des Antilles avec Bonar Law; la chose ne saurait faire doute.

M. FOSTER: La chose n'est pas douteuse, dites-vous?

M. MACDONALD: Le ministre souscrit sans doute à mon affirmation.

M. FOSTER: L'honorable député dit que la chose ne saurait faire doute.

M MACDONALD: Le ministre souscrit-il à ce que j'affirme?

M. FOSTER: Je ne souscris à rien.

M. MACDONALD: Le ministre devient si excessivement prudent qu'il ne saurait s'attendre à faire adopter de loi par cette Chambre. On se rappelle les cris désespérés que poussait jadis le ministre quand il s'agissait de demander des renseignements nécessaires avant la discussion au sujet de questions intéressant les relations fiscales du pays.

Mais il a subi une telle transformation qu'il n'est plus que l'ombre de lui-même. Quand on lui fait porter la responsabilité du Gouvernement, il refuse absolument de discuter la base même de la proposition qu'il soumit à cette Chambre. Il ne saurait se dérober à cette question, en invoquant une théorie quelconque de secrets d'Etat. Il nous demande de consigner cette convention commerciale avec les Antilles dans une loi du Parlement, et les chiffres des droits spécifiés dans le bill qu'il nous soumet sont subordonnés aux chiffres actuels et futurs du régime de faveur pour la Grande-Bretagne, pendant la durée de cette convention; puis, quand on lui demande ce que lui et ses collègues ont à dire à cet égard, il déclare qu'il s'agit de quelque affreux secret d'Etat, au sujet duquel il ne saurait desserrer les lèvres. Le ministre nous affirme que le Gouvernement n'abaissera pas le chiffre de la préférence en faveur de la Grande-Bretagne, et vu l'extrême prudence dont il fait preuve à l'égard de tout le reste, je m'étonne qu'il ait manqué de réserve au point de faire pareil aveu. Il ne saurait rien nous révéler, dit-il, au sujet du système fiscal du Gouvernement, avant que cette Chambre en soit saisie, après que la commission dite du tarif qui doit être créée aura fait rapport. Faut-il en conclure que le Gouvernement ne prendra d'initiative au sujet du tarif ou du régime de faveur qu'après enquête faite par la commission du tarif, et cela, en vue du fait que le Gouvernement n'a encore rien tenté pour créer cette commission. Il refuse de nous dire s'il a conféré avec d'éminents hommes d'Etat en Angleterre au sujet de ce système de commerce préférentiel qu'il a inauguré avec les Antilles et qu'il veut établir avec l'Australie, et probablement la Nouvelle-Zélande. Réduite à sa plus simple expression, cette convention avec les Antilles dit:

3. Dès que ledit traité sera entré en vigueur, selon ses termes et dispositions et tant qu'il demeurera en vigueur, il devra être perçu et payé des droits de douane sur tous les articles énumérés à l'annexe B dudit traité;

a) Au taux des quatre cinquièmes des droits de douane, s'il en existe, imposés sur des articles semblables, lorsqu'ils sont importés d'un pays étranger.

Si tout se bornait là, il n'y aurait guère de difficulté; mais il y a cette proposition alternative qui demande sérieuse considération, avant qu'on puisse saisir la portée réelle du traité.

b) Ou, aux divers taux de douane, s'il en existe, mis en regard de chaque article respectivement, ou, imposés sur les articles qui ne sont pas énumérés dans la colonne du tarif de préférence britannique de l'annexe A du tarif des douanes de 1907, ou dans toute modification dudit tarif.

Pour bien comprendre la nature de la proposition, il faut considérer ces deux paragraphes, puis en outre il y a cette troisième proposition:

Pourvu que ce soit le taux le plus bas.

De sorte qu'en vertu du paragraphe (b) de la convention, ce que la préférence britannique peut être ce qu'elle est maintenant, ce qu'elle était à l'époque de la convention, ce qu'elle sera l'an prochain, ce qu'elle sera à n'importe quel temps pendant l'existence de cette convention, se trouve à la base même de toute cette proposition. Quand mon honorable ami de Saint-Jean discutait cette question, le ministre du Commerce et de l'Industrie essayait de plaisanter pour échapper à la responsibilité.

M. PUGSLEY: Ce qui était très injuste.

M. MACDONALD: Quand je constate que deux anciens amis échangent ici des compliments, il faut bien qu'il soit compris que ceux d'entre nous qui ne sont pas dans l'enceinte sacrée ne sont pas affectés le moins du monde par ces plaisanteries.

Voilà un projet dont la base repose sur la préférence qui existe maintenant et telle qu'elle sera plus tard et quand nous demandons des renseignements au ministre du Commerce et de l'Industrie, il dit simplement qu'il ne peut pas ou qu'il ne veut pas nous les donner. Je pourrais rappeler à l'honorable ministre que lorsqu'il siégeait dans l'opposition, il n'a jamais permis au gouvernement de proposer quoi que ce soit sans vouloir en connaître la signification complète et la portée. Il nous dit qu'il n'y aura pas de diminution dans la préférence britannique et que selon toute apparence, il n'y aura pas de discussion du tarif avant la création d'une commission et avant qu'elle n'ait fait un rapport. Beaucoup de gens seront très désappointés si la loi du tarif doit être renvoyée à cette époque reculée. Le premier ministre a évidemment confié à l'honorable ministre la tâche de régler la question du tarif préférentiel et l'honorable ministre doit avoir arrêté dans sa pensée une ligne de conduite non seulement pour les Antilles, mais pour d'autres colonies et aussi pour la métropole. Pourquoi ne nous dirait-il pas

franchement quel est son programme, maintenant qu'il en commence l'application dans ce traité. On devrait nous dire aujourd'hui si le Gouvernement a l'intention non pas simplement de diminuer la préférence britannique, mais s'il se propose, tant qu'il pourra rester au pouvoir et que cette convention durera, de consacrer la préférence britannique dans son état actuel.

Ceux d'entre nous qui étaient ici pendant le dernier Parlement se souvienne que l'honorable député d'Halton (M. Henderson) avait l'habitude de déclarer que la préférence britannique n'était pas à l'avantage d'une grande partie de la population du Canada. Où en est l'honorable député, maintenant au sujet de cette préférence? Qu'en pense l'honorable ministre des Finances? sera-ce le programme permanent du pays, tant que la convention restera en vigueur ou doit-elle être diminuée ou augmentée? Je peux difficilement croire que mon honorable ami en négociant avec ces représentants des Antilles n'ait jamais eu cette question en face de lui, ou que ces représentants qui basaient leur tarif entier ainsi que cette convention sur ce que devait être cette préférence britannique, n'aient jamais pu obtenir du Gouvernement quelque assurance relative à cette préférence. Si quelque assurance a été donnée, mon honorable ami devrait en faire part à la Chambre et au pays.

M. FOSTER: Je ne veux pas manquer de courtoisie envers mon honorable ami; de sorte que je devrai prendre quelques instants des loisirs de la Chambre pour lui expliquer, afin qu'il le comprenne bien, ce qui a déjà été exposé deux ou trois fois. Mon honorable ami a fait des affirmations qui dépassent de beaucoup la portée de ce que j'ai dit; il a ajouté quelque chose à mes paroles comme le font des commentateurs irresponsables. Je ne me souviens pas d'avoir déclaré nettement qu'il n'y aurait pas de changement dans la préférence britannique; ce que j'ai voulu dire, et ce que je crois avoir dit, c'est qu'il n'y avait pas d'intention présente de notre part de diminuer la préférence britannique. Je n'ai pas dit jusqu'à ce qu'une commission ait été nommée, ait fait son enquête et son rapport et que le Gouvernement l'ait étudié, il n'y aura pas de remaniement dans le tarif. Je ne me souviens pas d'avoir employé du tout les mots de " Commission du tarif."

M. MACDONALD: Certainement vous l'avez dit.

M. FOSTER: Ce que j'ai déclaré, comme on l'a fait plusieurs fois, c'est qu'il y a des remaniements qui doivent être effectués, par suite nous présenterons une loi du tarif en vue de procéder à ces remaniements et tant que la loi du tarif qui règle généralement ces questions et non cette convention en particulier, n'aura pas été présentée, j'ai la prétention parfaitement justifiée et je la soutiens, que les questions qui me sont posées en ce moment n'ont aucun rapport avec ce qui nous occupe.

M. MACDONALD: Mon honorable ami veut-il dire que lorsque sera présenté le bill du tarif à cette session, il proposera d'autres changements que ceux dont il est question dans cette loi et qu'alors il pourra nous faire des déclarations qu'il ne peut pas faire aujourd'hui.

M. FOSTER: Je pense que mon honorable ami comprend parfaitement ce que j'ai dit à mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley), à savoir qu'alors ce sera le bon moment de poser des questions et d'y répondre.

M. MACDONALD: Pourquoi ne pouvez-vous pas le faire maintenant?

M. FOSTER: Mon honorable ami est aussi un peu dans l'erreur quand il parle de la dépendance relative à la préférence anglaise. Je ne crois pas qu'il ait raison sur ce point. Si mon honorable ami examine la convention faite entre les délégués du Canada et ceux des Antilles, il verra que la proposition contenue dans le paragraphe (b) ne se relie pas avec cette préférence. La convention passée entre les Antilles et le Canada l'a été pour une période de dix ans de continuation d'une certaine préférence qui est des quatre cinquièmes d'un droit imposé à des marchandises provenant de tout pays étranger. C'est tout ce qu'il y a eu au sujet de la préférence à propos de ce qui est compris dans la convention entre le Canada et les Antilles. Ce qui se trouve dans le paragraphe (b) a été simplement place là pour témoigner de notre bonne volonté, d'une manière gracieuse, si vous le voulez; nous n'avions aucune idée de les priver de la préférence britannique en ce qui concerne son application passée ou future aux marchandises venant des Antilles; nous le disons dans un article du bill qui n'est pas obligatoire et qui n'a pas de portée sur la convention elle-même. Mon honorable ami dit: Comment pouvons-nous dire ce que sera la préférence obtenue par les Antilles si vous ne nous parlez pas davantage de la préférence britannique? Que mon honorable ami examine le paragraphe (a). Pourquoi ne fait-il pas la même réclamation ici? Il y a un droit de quatre cinquièmes, déterminé de la même façon que dans la paragraphe (b) c'est-à-dire de la seule façon qu'on pouvait employer.

M. MACDONALD: Sauf que si vous diminuez la préférence. . .

M. FOSTER: Si vous prenez l'échelle des droits imposés pour l'Angleterre et les pays étrangers, nous pouvons avoir des taux différents de droits pour les pays étrangers.

Un changement peut se produire dans un ou deux ans d'ici, et les quatre-cinquiè

mes seront la proportion du tarif quels que soient les changements et c'est le seul moyen que vous puissiez employer à moins de se mettre à établr les tarifs étrangers et le tarif de préférence britannique pour chaque année des dix années suséquentes, et ensuite les fixer par des chiffres définitifs. Pourquoi mon honorable ami ne demande-t-il pas: nous voudrions savoir ce que vous allez imposer les dix années suivantes sur les marchandises provenant des pays étrangers; changerez-vous les droits ou les laisserez-vous comme ils sont à présent? Une demande est aussi légitime que l'autre et aucune des deux ne peut être admise, je crois que mon honorable ami comprend cela très bien. Toute cette discussion qui a eu lieu entre mes honorables amis et moi peut être une excellente folie, ou elle peut être une folle sottise; mais quand vous revenez au sens commun, je crois que mes honorables amis comprendront qu'ils ont demandé ce qu'ils ont bien le droit de demander, mais ce qui n'a pas de rapport avec la questiton actuelle. Si nous présentions maintenant une mesure tarifaire affectant nos rapports avec la Grande-Bretagne elle-même alors ayant trait au tarif de préférence, ces questions auraient une raison d'être. Mais ce n'est pas ce que nous faisons et cette question ne se présente sous aucune forme et d'aucune manière. Ce paragraphe (b) est mis simplement à titre gracieux pour l'autre partie qui a fixé les droits en se basant sur les droits étrangers; tous les deux sont indéfinis en quantité mais clairs et définis en proportion. Prenez le tarif d'aujourd'hui et vous pouvez donner un définition en termes précis. Tel qu'il pourra exister dans cinq ans d'ici, vous devez attendre pour savoir ce qu'il sera avant de définir ce que sera la préférence dans le paragraphe (a) ou dans le paragraphe (b).

M. PUGSLEY: Il me semble que mon honorable ami a donné une raison absolument bonne pour l'obliger à répondre aux questions.

M. FOSTER: Je crains, en essayant de donner des renseignements, de me causer de nouveaux ennuis.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami a dit que si c'était une convention affectant notre commerce avec l'Angleterre, il serait obligé de donner le renseignement relatif au programme que le Gouvernement entend suivre au sujet de la préférence britannique. Quand vous songez que nous ne donnons pas nécessairemet aux Antilles la préférence donnée à l'Angleterre, que nous pouvons donner à l'Angleterre une préférence sans l'accorder aux Antilles, alors assurément quand nous passons une convention avec les Antilles et que nous leur accordons une préférence de 33⅓ p. 100, il est parfaitement raisonnable que le ministre du Commerce et de l'Industrie nous donne des renseignements relatifs à la continuation de cette préférence ou au programme qu'entend suivre le Gouvernement relativement à la continuation de cette préférence comme si c'était un traité direct avec la métropole. Mon honorable ami doit comprendre cela.

M. FOSTER: Je ne le comprends pas.

M. PUGSLEY : Mon honorable ami admet-il que nous sommes obligés de donner cette préférence de 33⅓ p. 100 aux Antilles, parce que nous l'accordons à l'Angleterre? Ce n'est pas exact. Nous pouvons l'accorder à l'Angleterre sans l'accorder à une seule des colonies anglaises. Le Parlement l'a accordé aux colonies parce qu'il a cru devoir le faire. Voici une convention qui n'existait autrefois, qui est signée avec le Canada, et les Antilles et par laquelle les Antilles accordent au Canada une préférence de 20 p. 100 seulement, mais par cette convention, nous n'accordons pas seulement une préférence de 20 p. 100 aux Antilles, mais mon honorable ami nous a dit qu'il avait déclaré aux commissaires des Antilles que tant que durerait la préférence anglaise, ils auraient dans notre pays une préférence non pas de 20 p. 100 qui est celle qu'ils nous accordent, mais de 33⅓ p. 100.

S'il en est ainsi, nous avons le droit de connaître la politique du Gouvernement au sujet du traitement de faveur accordé aux marchandises anglaises. Se propose-t-on de mettre fin à ce traitement de faveur, si l'Angleterre ne nous accorde pas un tarif différentiel en retour? Se propose-t-on d'augmenter la préférence ou de la diminuer? Le Gouvernement doit nécessairement avoir un programme arrêté sur cette question. Elle n'est pas nouvelle; elle a été souvent discutée, ici et en Angleterre. Il en a été question en Angleterre, dans des réunions auxquelles assistaient des ministres de la couronne. A l'heure qu'il est, le Gouvernement canadien devrait être en état de dire ce qu'il entend faire.

L'honorable ministre dit que s'il s'agissait de la ratification d'un arrangement commerciale entre l'Angleterre et le Canada, il serait de son devoir d'exposer à la Chambre la politique du Gouvernement à l'égard du traitement de faveur accordé à l'Angleterre. Puisque le traitement de faveur accordé aux Antilles n'a aucun rapport avec celui qui est accordé à l'Angleterre et puisque le Parlement est libre de ratifier ou de rejeter cette convention, ce qui s'applique à un cas, doit s'appliquer à l'autre. En y réfléchissant, l'honorable ministre comprendra qu'il ne prend pas le meilleur moyen d'assurer l'adoption de son bill, s'il persiste à se renfermer dans sa coquille et à nous refuser des explications. Comme le fait observer un de nos voisins, il paraît vouloir suivre

l'exemple d'un de ses jeunes collègues, le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane), qui semble prendre plaisir à refuser aux députés les renseignements qu'ils ont le droit d'avoir. Nous sommes disposés à concourir à l'adoption de ce projet de loi et le ministre du Commerce et de l'Industrie se montrerait mieux avisé s'il nous fournissait les explications raisonnables que nous lui demandons.

M. FOSTER: Je désespère presque de réussir à convaincre mon honorable ami, car je crois qu'il ne veut pas être convaincu. Pourquoi ne demande-t-il pas à connaître la politique du Gouvernement concernant nos exportations de France et d'Allemagne, en vertu du même raisonnement? Il pourrait dire: vous avez conclu avec les Antilles un arrangement que vous voulez faire ratifier par le Parlement et qui stipule que les marchandises de ce pays ne paieront que les quatre cinquièmes du droit imposé sur les marchandises venant d'Allemagne; dites-nous alors quelle est votre politique concernant les marchandises allemandes—que déciderez-vous à ce propos dans un an ou deux ans? Mon honorable ami doit comprendre tout ce qu'il y a d'illogique dans l'attitude qu'il prend. Je suis tout disposé à donner toutes les explications et tous les renseignements ayant un rapport quelconque avec cette convention entre les Antilles et le Canada, mais il ne s'agit pas dans le moment de la France, de l'Allemagne ni de l'Angleterre et par conséquent ces sujets sont étrangers à la question.

M. PUGSLEY: Il ne s'agit pas dans le moment, dit le ministre, de discuter un projet de loi concernant les marchandises venant de France, d'Allemagne ou de tout autre pays jouissant d'un traitement de faveur. Mais le projet de loi qui nous est soumis concerne les marchandises qui nous viennent d'Angleterre. L'honorable ministre osera-t-il prétendre que notre traité avec la France met les marchandises des Antilles comprises dans cet arrangement, dans la même position à l'égard du traitement de faveur accordé à la France, que les marchandises des Antilles, à l'égard des importations anglaises? S'il en était ainsi, comment le ministre des Douanes s'y prendrait-il pour établir en quoi consistent les quatre cinquièmes du droit à prélever? L'honorable ministre devrait nous renseigner sur ce point. Aurons-nous une échelle de droits mobiles? Les quatre cinquièmes seront-ils calculés d'après le droit imposé sur des marchandises semblables importées de France, ou sur le droit imposé sur des marchandises semblables importées des Etats-Unis?

M. FOSTER: L'honorable député n'a qu'à lire l'article du bill; il est aussi clair qu'il peut l'être.

M. PUGSLEY.

M. PUGSLEY: Lisons-le. Je vais en donner lecture au ministre de la Justice (M. Doherty) et je lui demanderai son opinion. Les dernières remarques du ministre du Commerce et de l'Industrie m'ont fait découvrir une nouvelle difficulté dans cet article et il devra la faire disparaître s'il veut avoir quelque certitude, quant aux droits à imposer. Je soumets la question au ministre de la Justice qui comprend mieux les choses que beaucoup d'autres.

Il est convenu entre le gouvernement du Dominion, et chacun des gouvernements des colonies ci-dessus mentionnées que:

1. Sur tous les articles énumérés à l'annexe A, étant des produits du Canada ou objets de fabrication canadienne, importés dans l'une des colonies ci-dessus mentionnées, les taux de douane ne doivent en aucun temps excéder les quatre cinquièmes des droits exigés dans cette colonie sur des articles semblables lorsqu'ils sont importés d'un pays étranger; cependant la préférence sur la farine en faveur du Canada ne doit à aucune époque être moindre que 12 cents par 100 livres.

Cela se rapporte aux marchandises importées dans la colonie. Nous arrivons maintenant aux marchandises importées au Canada.

2. Sur tous les articles énumérés à l'annexe B, étant des produits de l'une quelconque des colonies ci-dessus mentionnées, ou des objets fabriqués dans ces colonies, et importés au Canada, les taux de douanes ne doivent en aucun temps excéder les quatre cinquièmes des droits exigés sur des articles semblables lorsqu'ils sont importés d'un pays étranger.

Le ministre du Commerce dit que ce traité concerne nos relations avec la France, quant aux marchandises jouissant du traitement de faveur. Supposons, pour les besoins de la discussion, que nous importions de la molasse de la France et des Etats-Unis. Nous n'avons pas de traité avec les Eats-Unis, mais nous en avons un avec la France. Or, on nous demande de ratifier un traité avec les Antilles qui fixe les droits aux quatre cinquièmes. Les marchandises que nous importerons des Antilles paieront-elles les quatre cinquièmes du droit imposé sur les marchandises semblables importées des Etats-Unis avec lesquelles nous n'avons pas de traité, ou les quatre cinquièmes du droit imposé sur des marchandises semblables, importées de la France, avec laquelle nous avons un traité? Le ministre de la Justice aura-t-il l'obligeance de faire connaître son avis sur cette question?

M. DOHERTY: J'avoue que malgré l'aptitude que me prête l'honorable député "de mieux comprendre les choses que beaucoup d'autres" elle ne va pas jusqu'à me permettre de découvrir ce qui peut embarrasser mon honorable ami dans le texte qu'il vient de citer.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre vient de donner une opinion excessivement

claire. Si, dans celles qu'il donnait quand il exerçait sa profession, il apportait le même soin à élucider les points sur lesquels il était consulté, je n'ai aucun doute qu'il devait recevoir de forts honoraires. La question que je demande ne mérite-t-elle pas d'être prise en considération? A la première lecture j'avais compris qu'il s'agissait des quatre cinquièmes du droit le plus élevé imposé sur les marchandises venant de n'importe quel pays avec lequel nous n'avons pas de traité.

M. FOSTER: Où avez-vous vu qu'il s'agissait du droit le plus élevé?

M. PUGSLEY: Si vous ne vous placez pas à ce point de vue, vous n'avez plus aucune certitude.

M. FOSTER: L'incertitude ne serait-elle pas la même, s'il s'agissait du droit le plus élevé?

M. PUGSLEY: Non.

M. FOSTER: Il n'y a que deux tarifs; le plus haut et le plus bas.

M. MACLEAN (Halifax): Il y a le tarif intermédiaire.

M. PUGSLEY: Prenons le cas des Etats-Unis; je suppose que les marchandises importées des Etats-Unis sont frappées du droit le plus élevé qui soit imposé sur des marchandises semblables, venant de n'importe quel pays.

M. FOSTER: Pas du tout.

M. PUGSLEY: Pourquoi pas?

M. FOSTER: Il nous faudrait un tarif pour chaque pays.

M. PUGSLEY: Nous avons un tarif intermédiaire qui s'applique à la France et un tarif général qui s'applique aux Etats-Unis et à tous les pays avec lesquels nous n'avons pas de traité. Si les quatre cinquièmes. . .

M. FOSTER: Je demande à l'honorable député de ne pas prendre de faux-fuyants. Il vient d'affirmer, il y a un instant, que les marchandises importées des Etats-Unis sont frappées d'un droit plus élevé que celles qui sont importées de tout autre pays.

M. PUGSLEY: Elles sont frappées d'un droit plus élevé que celles qui viennent de quelques autres pays.

M. FOSTER: Les marchandises américaines ne sont pas aussi lourdement imposées que celles qui sont importées d'un pays ne jouissant pas d'un traitement de faveur ou de la clause de la nation la plus favorisée.

M. PUGSLEY: Alors les marchandises américaines sont au même rang que celles qui sont frappées du droit le plus élevé.

M. FOSTER: Oui.

M. PUGSLEY: Prélèvera-t-on sur les marchandises importées des Antilles, les quatre cinquièmes du droit imposé sur les marchandises importées des pays assujettis au tarif le plus élevé?

M. FOSTER: Est-ce dit dans le bill?

M. PUGSLEY: Je pose la question.

M. FOSTER: L'honorable député sait lire.

M. PUGSLEY: Répondez à la question.

M. FOSTER: L'article est bien clair. Les marchandises importées des Antilles, sous l'empire de cette disposition, paient les quatre cinquièmes du droit imposé sur les marchandises semblables, importées de tout pays étranger.

M. MACDONALD: Et s'il y a plusieurs tarifs?

M. FOSTER: S'il y a plusieurs tarifs, les marchandises des Indes Occidentales bénificieront du plus bas.

M. MACDONALD: Le bill mentionne les différents tarifs; il faudrait quelque chose de plus précis.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre oublie que, par cet article, il fixe le tarif sur les marchandises des Antilles aux quatre cinquièmes du droit imposé sur les marchandises venant de tout autre pays. Prenons un article quelconque, et supposons que cet article importé des Etats-Unis, est frappé d'un droit de $100 par tonne. Si les marchandises importées des Antilles sont frappées d'un droit équivalant aux quatre cinquièmes du droit sur l'article américain, elles auront $80 par tonne, à payer. Le même article importé de France ne serait assujetti qu'à un droit de $80, et les quatre cinquièmes de ce droit équivaudrait à $64. Les mêmes marchandises, importées des Antilles devront-elles payer $80 ou $64? Le ministre dit que notre traité avec la France a quelque chose à faire avec l'arrangement actuel....

M. FOSTER: Je n'ai pas dit que notre traité avec la France avait quelque chose à voir avec celui-ci. Je n'ai pas parlé du traité français.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre n'a-t-il pas dit que nous pouvons tout aussi bien lui demander si notre tarif avec la France doit rester ce qu'il est, que lui demander si notre tarif avec la mère patrie doit être modifié?

N'a-t-il pas dit que les stipulations du traité conclu avec la France s'appliquaient avec autant de raison à celui-ci, tout comme c'était le cas quant à l'entente conclue avec la Grande-Bretagne?

M. FOSTER: Je faisais allusion aux droits imposés sur les articles qui nous viennent de tous les pays.

M. PUGSLEY: De cette stipulation doit-on conclure que les quatre cinquièmes qui seront prélevés représentent les quatre cinquièmes du droit acquitté sur des articles venant de ces pays et à l'égard desquels le tarif est le plus élevé?

M. FOSTER: J'ai répondu plusieurs fois à cette question de mon honorable ami. Je lui ai dit en bon anglais, il y a à peine cinq minutes, que le droit imposé représentait les quatre cinquièmes de celui réclamé dans le cas des articles qui nous venaient d'aucun autre pays.

M. PUGSLEY: Dans ce cas, ce droit représenterait-il les quatre cinquièmes de celui imposé sur les marchandises de même nature que nous recevons de France?

M. FOSTER: Certainement, si ce droit était moins élevé que celui imposé sur les articles qui nous viennent des Etats-Unis.

M. PUGSLEY: Si je ne me trompe, l'honorable ministre dit qu'étant donné que nous avons une convention de préférence avec la France en vertu de laquelle les marchandises de ce dernier pays sont soumises à un tarif moins élevé que ne l'est celui que nous réclamons dans le cas d'articles similaires qui nous viennent d'autres pays avec lesquels nous n'avons pas conclu de traité de cette nature, les marchandises de même nature qui nous arrivent des Etats-Unis seront soumises à un droit équivalent aux quatre cinquièmes de celui exigé dans le cas d'articles de même nature qui nous arrivent de France.

Mais est-ce bien là l'interprétation que l'on doit donner à ce projet de loi? Ce n'est pas là ce que dit ce dernier; la question est bien loin d'être résolue, en dépit des efforts tentés par l'honorable ministre. Justice pour nous donner une opinion arrêtée à son propos.

M. EDWARDS: Le paragraphe (a) dit:

Au taux des quatre cinquièmes des droits de douane, s'il en est, imposés sur des articles semblables, lorsqu'ils sont importés d'un pays étranger.

Les Antilles n'auraient-elles pas le droit de demander que ces quatre cinquièmes s'appliquent dans le cas de la moyenne de droit la plus abaissée que réclame tout autre pays étranger? Supposons qu'un fonctionnaire de la douane dise à un importateur que quatre cinquièmes représentent quatre cinquièmes du tarif le plus élevé. Supposons que l'importateur intéressé dise qu'il se trouve un pays où ce tarif soit moins élevé et qu'il pense avoir raison de demander que le tarif représente les quatre cinquièmes du tarif le moins élevé. Je demande à mon honorable ami de dire si ce ne serait pas là tirer une conclusion logique, si les Antilles n'auraient pas le droit d'opérer cette diminution? Il me semble que cela se retrouve dans les derniers mots du sous-paragraphe (b) qui sont ainsi conçus: "quelque soit le taux le plus bas". Mon honorable ami dira que cela se rapporte au paragraphe (b), mais j'estime qu'il n'y a qu'une seule conclusion à tirer de ces termes mêmes, si on les relie aux mots "tout pays étranger"; c'est que le droit devra représenter quatre cinquièmes de la moyenne de droit la moins élevée que réclament les autres pays qui ne jouissent pas des avantages du tarif de préférence.

M. MACDONALD: Le point soulevé par l'honorable représentant de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) n'a pas été expliqué d'une façon très claire par mon honorable ami (M. Edwards). A mon avis, la chose devrait être exprimée dans un langage plus concis dans le projet de loi que nous débattons maintenant. J'aimerais signaler à l'attention de l'honorable ministre ainsi qu'à celle du comité une déclaration que faisait le ministre, il n'y a pas très longtemps encore, à l'effet que si ce projet de loi était de la nature de ceux où il est question du commerce de préférence avec l'Angleterre, il n'existerait pas de raisons qui pût l'empêcher de discuter la politique que le Gouvernement se proposait de suivre dans le cas qui nous occupe.

Il est certain que ce projet de loi a trait à notre commerce de préférence avec l'Angleterre de la façon la plus directe et la plus positive et qu'il comporte une disposition d'après laquelle le Gouvernement a le pouvoir, par la seule insertion dans la "Gazette du Canada" d'un décret du conseil se rapportant à cette proposition, de modifier sensiblement notre commerce avec l'Angleterre. Le paragraphe 7 de ce projet de loi est ainsi conçu:

Les avantages ou concessions que confère la présente loi aux colonies qui sont parties audit traité s'étendent au Royaume-Uni et à celles des autres colonies et possessions britanniques, qui peuvent être admises au traité par proclamation publiée dans la "Gazette du Canada", tant que les colonies qui sont parties au traité continueront d'avoir le droit auxdits avantages et concessions.

Que signifie cette disposition? Je ne me propose pas de la discuter en détail à cette phase du débat, car nous aurons l'occasion d'y revenir plus tard. Je ferai observer, toutefois, que cette disposition indique clairement que le Gouvernement peut prendre sur lui, en publiant dans la "Gazette du Canada" un décret du conseil, de s'occuper de cette question d'une façon quelconque de manière à affecter la préférence qui existe présentement en tant que la mère patrie se trouve concernée. Revenons donc à la proposition que j'ai faite au commencement de la séance de ce soir en traitant cette question. Je crois comprendre que la posi-

tion de mon honorable ami, le ministre de l'Industrie et du Commerce, est bien celle-ci: il désire sincèrement mettre en vigueur les conventions commerciales que nous avons conclues avec la mère patrie et, certainement, avec les colonies. Nous devons croire que son enthousiasme à l'endroit de la mère patrie n'est pas aussi ardent qu'il l'était, bien que je me demande s'il n'a pas fait preuve de beeaucoup de zèle lors de son séjour en Angleterre ou s'il ne s'est pas mis en relations étroites avec les hommes d'Etat anglais chargés d'arrêter la politique qu'ils soumettraient aux colonies lorsque la mère patrie leur représenterait la nécessité de mettre à exécution l'idée d'une préférence commerciale.

Je crois que mon honorable ami, le ministre de l'Industrie et du Commerce, n'était pas très loin lorsque les principaux hommes d'Etat de la mère patrie discutaient l'idée dont je viens de parler. Par ce projet de loi, mon honorable ami, le ministre de l'Industrie et du Commerce, assume des pouvoirs qui lui permettraient de conclure un traité avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, sans être aucunement obligé de consulter le Parlement canadien. S'il se rend en Australie, il pourrait conclure une convention d'après les dispositions de ce projet de loi et y inclure une cédule qu'il fera publier dans la "Gazette du Canada" et qui contiendra les termes d'une entente conclue avec ce pays, tout cela, sans consulter aucunement le Parlement canadien. Quelle est la politique de mon honorable ami à l'endroit de l'Angleterre? Il assume dans ce projet de loi des pouvoirs qui lui permettront de modifier, d'une certaine façon, la préférence accordée à la mère patrie, bien que je sois obligé de dire que je ne puis voir clairement en quoi consiste ce pouvoir.

J'ai signalé au comité la présence de cette disposition dans le projet de loi qui nous est soumis; certes mon honorable ami, le ministre de l'Industrie et du Commerce, ne peut refuser de nous dire ce qu'elle signifie.

M. FOSTER: Je crois que nous pouvons discuter en la façon régulière ce projet de loi. Nous sommes rendus à l'article 3 et lorsque nous arriverons à l'article 7, je serai heureux de fournir à mon honorable ami tous les renseignements qu'il désire obtenir. Mais il ne faut pas oublier que la Chambre siège en comité général et que nous devons discuter ce projet de loi article par article.

M. MACDONALD: Je ne désire aucunement mettre des entraves dans la ligne de conduite que l'honorable ministre s'est tracée quant à ce qui concerne ce projet de loi. Nous nous occupons d'une proposition très importante et à laquelle s'intéresse plus spécialement l'honorable ministre.

Si ce dernier n'entend pas nous énoncer sa politique arrêtée, à qui nous adresserons-nous pour la connaître? Quel est celui d'entre ses collègues qui va nous fournir le moindre aperçu qui soit de nature à nous faire comprendre la portée du projet de loi que nous débattons maintenant? Je ne m'attendrais pas à ce que l'honorable ministre nous présentât des raisons pouvant jeter quelques lumières sur la question de la préférence commerciale. Il sait que je serais désappointé peut-être si je ne comptais que sur l'aide que pourrait me fournir son collègue du ministère des Douanes. Je ne puis m'adresser à l'honorable ministre des Chemins de fer dont la disposition à ne rien dire et à refuser de fournir la moindre explication relative à son propre département, est parfaitement connue, non seulement par cette Chambre, mais encore par tout le pays. Sur qui pouvons-nous jeter les yeux pour obtenir les renseignements dont nous avons besoin, si ce n'est sur l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce; il connaît tout ce qui se rattache à cette question; oui, il sait jusqu'aux moindres détails de cette dernière. L'article 3 de ce projet de loi, nonobstant tout ce qu'il peut dire, contient la base même de la convention qu'il a conclue. Elle nous indique tous les détails du tarif qu'on se propose d'arrêter d'après ce projet de loi. Mon honorable ami sait que la question soulevée par l'honorable représentant de Saint-Jean se rapporte à la phraséologie d'un article de ce projet de loi qu'il trouve inexacte et insuffisante; mais on pourra facilement remédier à cela et rendre la disposition plus claire. Le paragraphe (d) de l'article 7 contient une restriction que l'honorable ministre et les représentants des Antilles ont introduite, à seule fin d'établir, une fois pour toutes, ce que devra représenter le droit minimum. L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce ne nous fera pas connaître la politique du Parlement en ce qui a trait à la préférence britannique.

Il nous dit que s'il se débattait un projet de loi qui affecterait, d'une façon ou d'une autre, nos relations avec le Royaume-Uni, il nous en informerait, mais j'appelle son attention sur une disposition comprise dans ce projet de loi et d'après laquelle le Gouvernement assume le pouvoir d'accorder une préférence semblable à celle qui existe dans le cas de la Grande-Bretagne, s'il le juge à propos, et cela sans consulter le Parlement. Je me permets de faire observer qu'il devrait montrer plus de franchise et nous dire ce en quoi se résume sa politique à l'endroit des autres colonies et s'il a conclu un arrangement quelconque lors de son séjour en Angleterre, d'après lequel il aurait engagé l'avenir; enfin, de nous dire, d'une façon générale, ce qu'il entend faire à propos de toutes les ques-

tions qui se rapportent à la préférence commerciale.

M. DEVLIN: Je m'intéresse grandement à tout ce qui se rapporte au coût de la vie au Canada. J'avais l'occasion l'autre jour de demander au Gouvernement ce qu'il entendait faire pour diminuer le coût excessif de la vie. Je constate qu'une des mesures que le Gouvernement a prises se trouve indiquée dans ce même article 3 que je tiens à signaler plus spécialement à l'attention de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce. Je crois que ce détail a pu lui échapper et que, lorsqu'il étudiera à nouveau la disposition contenue dans l'article 3, il ne montrera peut-être pas autant d'insistance à faire approuver cette convention. La population du Canada n'approuvera aucune mesure qui sera de nature à augmenter le coût des aliments et des breuvages en ce pays.

Quelques VOIX: Spécialement le coût des breuvages.

M. DEVLIN: L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce nous a dit avant la suspension de la séance, si je me rappelle bien les mots qu'il a employés, que nous avions importé environ 3,000,000 de livres de cacao au Canada par année. J'ai eu depuis l'occasion de consulter les rapports de l'Industrie et du Commerce et je constate que nous avons importé des Antilles anglaises 679,819 livres de cacao. Quoiqu'il en soit, nous avons importé cette quantité l'année dernière. D'après l'entente, que l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce veut imposer au Canada, nous serons obligés de faire venir en acquittant un droit, des Antilles anglaises le cacao que nous importions en franchise. Je ne crois pas que cette convention change le moindrement les canaux par lesquels passait notre commerce d'importation. Quel sera donc le résultat de l'attitude prise par l'honorable ministre? Je vais m'occuper d'un seul item, très important, en vérité, le cacao. Nous pourrons d'après cette convention, importer au Canada 679,819 livres de ce produit; mais sous le tarif préparé par l'ancienne administration, nous importions directement au Canada tout le cacao sans être obligé d'acquitter de droit indépendamment du pays d'où il était importé. S'il faut en croire l'honorable ministre, la population de ce pays aurait consommé 3,000,000 de livres de cacao qui serait entré au Canada en franchise.

Or, qu'est-ce que propose le Gouvernement? Que le Canada admette en franchise 679,000 livres de cacao provenant des Antilles pour frapper d'un droit de 75 cents par 100 livres les 2,320,181 livres qui, jusqu'ici, n'étaient assujetties à aucun droit. Le ministre du Commerce et de l'Industrie trouve-t-il que cela va diminuer la cherté de la vie? Je me borne à signaler cet important article à l'attention du ministre et à lui demander, en ma qualité de représentant du peuple, soucieux que je suis de l'intérêt des classes ouvrières et me rendant compte des avantages de l'abolition des droits de douane, pour quelle raison il a fait une convention qui tend à assujétir les produits alimentaires à l'acquittement de droits à leur entrée au Canada.

M. FOSTER: Je n'oublierai pas la question de mon honorable ami.

M. MACLEAN (Halifax): Je tiens à dire que le ministre devrait réfléchir à l'objection soulevée par le représentant de Saint-Jean, relativement au sens véritable de l'article 3. Répondant à une question de cet honorable collègue, le ministre nous a appris que cette préférence au taux des quatre cinquièmes signifie les quatre cinquièmes des droits prescrits par le tarif général ou le tarif moyen, selon que l'un est plus bas que l'autre. Il ne m'a jamais paru que tel fût le sens de cette stipulation, et je ne crois pas que les parties au traité aient voulu qu'on l'interprétât dans un tel sens. Tant que durèrent les négociations, cette idée n'est pas même venue à l'esprit de ceux qui y prirent part.

Le ministre se rappellera que la préférence accordée à l'Angleterre consistait, en premier lieu, en une réduction générale de droits de 25 p. 100, que cette résolution fut subséquemment portée à 33⅓ p. 100, et qu'en 1907, à l'occasion du remaniement du tarif, ce traitement de faveur faisait l'objet d'une nouvelle modification de l'application du tarif. Voilà pourquoi je dis que l'article 3 ne me paraît pas avoir le sens qui y est attribué par le ministre. Tel n'est pas, non plus, le sens qu'ont dû y attribuer les parties au traité; c'est pourquoi je considère que mon honorable ami devrait surseoir à l'adoption de cet article afin de l'étudier de plus près. Je relève les lignes qui suivent au paragraphe 99, page 24, du rapport de la commission royale:

> Il fut convenu d'une manière générale que le taux des droits à être perçus sous le tarif de préférence serait de 20 p. 100 moins élevé que sous le tarif général.

Voilà ce que je trouve dans le rapport écrit de la commission royale, sur lequel on s'est fondé pour négocier le traité. Je crois qu'après y avoir réfléchi, le ministre verra que les négociateurs n'ont jamais pensé que le taux des quatre cinquièmes stipulé au traité dût signifier les quatre cinquièmes des droits prescrits par le tarif moyen ou du tarif de faveur, quel que fût le plus bas. J'aimerais aussi à appeler l'attention du ministre sur le mot "directement" qui se trouve à la sixième ligne de l'article 3 du projet de loi où il est dit:

Lesquels articles sont importés directement au Canada d'un pays britannique quelconque, etc.

Le mot "directement" ne se trouve pas à la clause du traité qui stipule le taux des quatre cinquièmes. Par une autre clause du traité et par un autre article du bill, le Gouverneur en conseil est autorisé à stipuler que pour être admis à bénéficier de la préférence des quatre cinquièmes, les produits devront être transportés directement d'un pays à l'autre. Il ne serait peut-être pas sans danger de laisser subsister le mot "directement" en cet endroit, et je conseille au ministre d'étudier le point.

M. PUGSLEY: L'observation de mon honorable collègue d'Halifax (M. Maclean) me paraît importante, car le traité renferme cette stipulation:

Sur tous les articles énumérés à l'annexe B, étant des produits de l'une quelconque des colonies ci-dessus mentionnées, ou des objets fabriqués dans ces colonies, et importés au Canada.

Il n'est pas dit: importés "directement" au Canada. Ces articles, conséquemment, pourraient être transportés aux Etats-Unis, y être entreposés, puis envoyés en diverses parties du Canada par les marchands américains et être admis à bénéficier du tarif de faveur.

M. FOSTER: Non pas.

M. PUGSLEY: Le ministre a beau hocher la tête en signe de dénégation, ce n'en est pas moins la vérité. Pour une raison quelconque, mon honorable ami ou ses spécialistes ont fait en sorte que le texte de l'article 3 du bill s'écartât de celui de la clause correspondante du traité. Si le ministre avait compris les mêmes termes dans le traité que le légiste du ministère lui aurait conseillé d'insérer dans ce projet de loi, c'eût été parfait; mais la clause 2 du traité stipule comme suit:

Sur tous les articles énumérés à l'annexe B, étant des produits de l'une quelconque des colonies ci-dessus mentionnées, ou des objets fabriqués dans ces colonies, et importés au Canada, les taux de douane ne doivent en aucun temps excéder les quatre cinquièmes des droits exigés sur des articles semblables lorsqu'ils sont importés d'un pays étranger.

Il est donc formellement stipulé que ces articles provenant des Indes Occidentales peuvent être transportés aux Etats-Unis, y être gardés en entrepôt, puis importés au Canada à la faveur d'un taux de douane n'excédant pas les quatre cinquièmes des droits prélevés sur des articles semblables provenant de pays étrangers, ainsi qu'il est dit au traité. Il est vrai que l'on a inséré le mot "directement" à l'article correspondant du projet de loi:

Dès que ledit traité sera entré en vigueur, selon ses termes et dispositions et tant qu'il demeurera en vigueur, il devra être prélevé, perçu et payé des droits de douane sur tous les articles énumérés à l'annexe B dudit traité et étant des produits ou objets manufacturés dans l'une des colonies qui sont parties au traité, lesquels articles sont importés directement au Canada d'un pays britannique quelconque.

Ces mots "directement au Canada d'un pays britannique quelconque" ne se retrouvent en aucune stipulation du traité. Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire comment il se fait que le mot "directement", qui ne se trouve pas dans le traité, est maintenant inséré dans le bill?

M. FOSTER: Je crois que l'honorable député voit là une difficulté purement imaginaire.

M. PUGSLEY: Comment cela?

M. FOSTER: L'aricle 3 du bill porte que lorsque les articles en question sont importés directement au Canada d'un pays britannique quelconque ou retirés d'entrepôt pour la consommation au Canada. S'ils sont importés suivant qu'il est prescrit, les droits de douanes doivent être de tant. Cette disposition n'est nécessaire que pour répondre aux exigences de l'administration et de la loi des douanes. Les articles peuvent être expédiés des Antilles par voie de New-York ou de Boston, mais il faut qu'on les transporte sans rompre charge; s'il y a déchargement de quelque manière, ils deviennent passibles de droits à leur arrivée à la frontière. Le mot "directement" ne signifie pas que ces produits devront être transportés directement par vaisseaux d'un pays britannique à un port du Canada, mais simplement qu'on ne devra pas rompre charge. Cet article du bill, le commissaire des douanes et le rédacteur des lois l'ont rédigé de façon à ce qu'il répondît aux exigences, et c'est ce qu'il fait.

M. PUGSLEY: Il ne correspond pas au traité, il le modifie.

M. FOSTER: Il ne le modifie pas.

M. PUGSLEY: Non? Le rédacteur des lois s'est évidemment rendu compte de l'inconvénient qu'offrait le traité et s'est efforcé d'y obvier; mais le Parlement peut-il modifier ce traité? Aux termes de ce dernier, les marchandises pourront séjourner aux Etats-Unis pendant dix ans; il suffit qu'elles proviennent des Antilles pour qu'à leur entrée au Canada elles ne soient passibles que des quatre cinquièmes des droits de douane, et le rédacteur des lois a fait tout son possible pour modifier le traité en insérant dans le projet de loi le mot "directement" qui ne se trouve pas dans le traité et grâce auquel ces marchandises devront venir directement des Antilles ou d'un pays britannique.

Les délégués des Antilles ont évidemment insisté pour que cette clause

fût rédigée telle qu'elle se trouve dans le traité, et ce n'est qu'après qu'elle fut venue sous les yeux du rédacteur des lois et du commissaire des douanes qu'on s'est aperçu qu'elle serait préjudiciable au Canada. Ces fonctionnaires se sont efforcés de corriger l'erreur en insérant dans le projet de loi cet important mot "directement" qu'on ne voit pas dans le traité.

Monsieur l'Orateur, je prétends que le Parlement n'a pas le droit de modifier le traité. Si les délégués des Antilles anglaises ont stipulé que ces marchandises pourront être mises et gardées en entrepôt aux Etats-Unis pour être subséquemment vendues par les maisons de gros de la République en conformité de stipulations de traité, je doute fort qu'il agréent la modification.

M. FOSTER: On n'a eu ni l'intention ni la pensée, il n'a pas été convenu de permettre aux Antilles d'avoir des entrepôts aux Etats-Unis et d'y garder les marchandises pendant des années pour les expédier ensuite au Canada par petites quantités.

M. PUGSLEY: Ce n'est pas ce que je prétends. Je dis qu'aux termes du traité les maisons de gros des Etats-Unis pourront importer les produits des Antilles, les garder dans les entrepôts américains et les vendre ensuite aux détaillants du Canada, et que ces produits, à leur entrée sur le territoire canadien, ne seraient assujétis qu'a l'acquittement des quatre cinquièmes du droit ordinaire.

M. FOSTER: C'est ce que ne permettrait la loi douanière d'aucun pays.

M. PUGSLEY: Mais il s'agit ici d'un traité dont il faut respecter les stipulations.

M. FOSTER: La clause 2 du traité a trait aux articles importés au Canada; or, ils ne peuvent être importés en ce pays que sous le régime de la loi des douanes qui régit les importations.

M. PUGSLEY: Quelles que soient les prescriptions de la loi des douanes, on ne trouve dans le traité pas un seul mot stipulant que les marchandises devront être importées directement des Antilles au Canada. Quand il sera démontré que ces marchandises sont des produits des Antilles anglaises ou des articles fabriqués dans ces îles, le percepteur de la douane devra les admettre à la faveur du tarif de préférence, quelque temps qu'on les ait gardées en entrepôt aux Etats-Unis.

M. FOSTER: L'honorable député parle-t-il sérieusement?

M. PUGSLEY: Jamais de ma vie je n'ai parlé plus sérieusement. Je laisse aux hommes d'affaires ou aux avocats de cette Chambre le soin de dire si j'ai raison.

M. PUGSLEY.

M. FOSTER: Je saurais comprendre que l'honorable député puisse garder son sérieux, lorsqu'il émet une théorie semblable.

M. PUGSLEY: Alors pourquoi le rédacteur des lois a-t-il mis le mot "directement" qui change la rédaction de l'article 3 du traité.

M. FOSTER: Lorsque cet article a été rédigé, le rédacteur des lois et commissaire des douanes avaient pour objet d'appliquer le traité qui stipule que les articles provenant des colonies des Antilles, importés au Canada acquitteront un certain droit. Leur importation ne pourrait avoir lieu qu'aux services de ces lois douanières.

La thèse de mon honorable ami est la plus absurde que j'ai jamais entendu soutenir. D'après cette thèse, tous les pays de l'univers pourraient apporter leur marchandise dans ces autres pays, y entreposer, la distribuer aux marchands, et lorsqu'elle s'en était allée dans un autre pays, prétendre qu'un tarif différent s'applique comme si cette marchandise provenait d'un pays ayant droit à un tarif de faveur, même lorsqu'elle aurait été importée dans cet autre pays dix ou vingt ans auparavant. Certes, l'honorable député ne croit pas que les délégués des colonies des Antilles aient jamais eu cette idée-là.

M. PUGSLEY: Le raisonnement du ministre tend à prouver l'absurdité de la stipulation de l'article 2, je ne suis pas responsable des actes des commissaires. Ils peuvent avoir eu en l'idée de faire certaines choses, mais ils ne les ont pas faites. Lorsque le commissaire des douanes aura à trouver le sens du traité. il n'interprétera pas celui-ci d'après les paroles du ministre du Commerce et de l'Industrie, du ministre des Douanes ou de quelques autres ministres, mais d'après le texte. Le traité porte:

Sur tous les articles énumérés à l'annexe B, étant des produits de l'une quelconque des colonies ci-dessus mentionnés, ou des objets fabriqués dans ces colonies, et importés au Canada, les taux de douane ne doivent pas, etc.

Le rédacteur des lois à employé les mots suivants:

Sur tous les articles énumérés à l'annexe B, dudit traité et étant des produits ou objets manufacturés dans l'une des colonies qui sont parties au traité...

Mais, il ne s'en tient pas là.

...lesquels articles sont importés directement au Canada d'un pays britannique.

Les mots ont été mis dans le traité. Le rédacteur des lois et le commissaire des douanes ont vu, à n'en pas douter, que, s'ils n'étaient pas rétablis dans le bill, afin de modifier la rédaction du traité, il en résulterait que les marchands des Etats-Unis pourraient importer des marchandises dans leur pays, les y tenir en entrepôt, un

mois, six mois, un an ou deux, puis les expédier au Canada aux détailleurs de tout le pays, et aux termes du traité, ils ne seraient tenus de payer que les quatre cinquièmes du droit ordinaire ? C'est à cet inconvénient que le rédacteur des lois et le commissaire des douanes ont voulu remédier, mais ils ne le peuvent pas.

M. FOSTER: La marchandise ne pourrait pas être vendue par paquets.

M. PUGSLEY: Pourquoi pas?

M. FOSTER: En entrepôt.

M. PUGSLEY: Elle peut être vendue par paquets; n'importe quelle quantité peut être retirée de l'entrepôt.

M. FOSTER: Si vous expédiez en transit des Antilles au Canada, vous ne pouvez pas rompre charge.

M. PUGSLEY: Je le crois.

M. FOSTER: Nullement, la marchandise est scellée.

M. PUGSLEY: Fort bien. Supposons qu'il faille la garder en entrepôt; ils pourraient la garder en entrepôt pendant un an ou plus, puis l'expédier au Canada. Est-ce là l'importer directement au pays? C'est ce que dit le bill. Cela veut dire, je crois, un engagement ininterrompu jusqu'au Canada.

Je désire faire observer à mon honorable ami que le rédacteur des lois et les commissaires des douanes ont tenté de remédier à un défaut du traité. Il ne lui sert de rien de dire ce qu'il a compris ou ce qu'un autre à compris. La chose est parfaitement claire aux termes du traité. Je m'en rapporte à n'importe quel avocat d'un côté ou de l'autre de la Chambre, et je suis certain qu'ils seront d'avis que cette marchandise expédiée des Etats-Unis au Canada pourra être importée sur paiement des quatre cinquièmes du droit. Le projet de loi peut changer le traité.

M. FOSTER: Le projet de loi ne change pas le traité.

M. PUGSLEY: S'il ne le change pas, pourquoi ne reproduit-il pas les mots mêmes du traité? Pourquoi ne dit-il pas comme le traité:

Etant des produits importés de l'une quelconque des colonies ou des objets fabriqués des colonies qui sont parties au traité....

Et pourquoi n'émet-il pas les mots:

...lesquels articles sont importés directement au Canada d'un pays britannique.

Si ces mots ne sont pas nécessaires pourquoi les mettre, puisque vous dites que le traité a le même effet? Le ministre sait fort bien que ces mots sont ajoutés afin de remédier à une lacune du traité. Il doit le savoir en tant qu'il est douée d'une intelligence ordinaire; il doit savoir que, en laissant le traité tel quel, celui-ci ne stipule pas que la marchandise des Antilles doit être importée directement au Canada. Voilà pourquoi on change les termes. Le Parlement le peut-il? Je soutiens qu'il ne le peut pas. Si le ministre dit que le traité stipule ce qu'il a voulu lui faire dire, que le traité s'interprète de lui-même; ne cherchons pas, après avoir conclu un pacte solonnel avec les Antilles, à altérer ce pacte, mais ratifions-le tel qu'il a été signé, scellé et remis aux parties. Puisque le ministre des Douanes, de l'avis du ministre de la Justice, décide ce que le traité veut dire, mais n'en altérons pas le texte par une loi.

M. EMMERSON: Il me semble que c'est un principe admis de droit international que le texte des traités prévaut sur les simples prescriptions législatives. Un bon moyen, probablement le seul, de trancher la question c'est de supposer, pour les fins du raisonnement, que le bill a été adopté tel quel, qu'un habitant des Antilles, en peu importe qui, un citoyen américain s'est procuré dans l'un de ces pays des articles ou des produits qu'il a importés aux Etats-Unis en transit gardés quelque temps puis voulu expédier au Canada en franchise. Arrivé à la frontière, il s'agirait de savoir s'il pourrait bénéficier des stipulations du traité ou s'il aurait à se conformer au texte de la loi. Les termes du bill diffèrent des termes du traité. On admettrait, j'en suis certain, que le traité prédomine et doit prévaloir, en justice, d'après le droit des gens. Nous avons déjà, si je ne me trompe, adopté l'article 2 du présent bill et nous avons fixé la loi. Autant qu'il est au pouvoir du pays de le faire, nous avons déclaré que:

Sur tous les articles énumérés à l'annexe B, dudit traité et étant des produits ou objets manufacturés dans l'une des colonies qui sont parties au traité, lesquels articles sont importés directement au Canada d'un pays britannique quelconque ou retirés d'entrepôt pour la consommation au Canada, s'ils sont importés comme susdit:

a) Au taux des quatre cinquièmes des droits de douane, s'il en est, imposés sur des articles semblables, lorsqu'ils sont importés d'un pays étranger.

Nous nous proposons de donner force de loi à cet article tel que rédigé par le rédacteur des lois et qui modifie complètement le paragraphe que je lisais tantôt, qui lui donne un sens absolument contraire. Le comité doit se demander: a-t-il été convenu entre les délégués des Antilles et les représentants du Gouvernement canadien que:

Il devra être prélevé, perçu et prélevé, dès que le traité sera entré en vigueur, selon ses termes et dispositions, et tant qu'il demeurera en vigueur des droits de douane sur tous les articles énumérés à l'annexe B dudit traité et

étant des produits ou objets manufacturés dans l'une des colonies qui sont parties au traité, lesquels articles sont importés directement au Canada d'un pays britannique.

Cela fait-il partie du traité? Ces mots ne figurent pas au traité que nous ratifions dans l'annexe de la loi. Pourtant, il doit être évident pour tous que ce qui prévaudra relativement à l'importation de ces articles, après l'adoption de la loi, ce sera le texte même de celle-ci. Telle n'était peut-être pas l'intention de ses auteurs. Si c'était leur intention que les articles fussent expédiés directement, ils auraient dû le dire dans le traité lui-même. Je soutiens qu'il n'y a pas interprétation possible et que le sens que veut lui donner le rédacteur des lois ou quiconque a rédigé le bill n'est pas conforme au traité conclu par les délégués.

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes): Quant à moi, je ne vois pas qu'il y ait lieu de craindre qu'on interprète mal les deux articles en question. Tout l'inconvénient semble être que, aux termes de l'article 2 du traité, des marchandises pourraient être expédiées des Antilles, entreposées aux Etats-Unis et, plus tard, après quelques mois ou quelques années, transportées au Canada, et qu'il faudrait leur appliquer le tarif relatif aux Antilles. L'honorable député doit savoir que, aux termes de la loi douanière, lorsque des articles sont expédiés des Antilles au Canada, ils peuvent passer par les Etats-Unis, et que, lorsqu'ils sont débarqués, ils sont mis dans des wagons et rendus au Canada. On fait une déclaration à la douane, et les articles ne sont pas inscrits dans les livres de la douane des Etats-Unis, sauf pour les fins de la déclaration. Mais, s'ils sont entreposés aux Etats-Unis une inscription est faite à la douane, comme s'il y avait des droits à payer. Si, plus tard, ils sont expédiés des Etats-Unis au Canada, le droit doit être acquitté, non seulement d'après la valeur des marchandises venant du pays d'origine, mais d'après le tarif des Etats-Unis.

M. MACDONALD: Est-ce que les marchandises en entrepôt paieront des droits?

M. REID: Je donnerai un exemple. Supposons que des marchandises achetées en Angleterre par un Américain soient entrées en entrepôt à New-York. Si plus tard ces marchandises étaient apportées au Canada et vendues ici, le propriétaire aurait à payer les droits sur le prix de la marchandise en Angleterre plus le droit imposé par les Etats-Unis, parce que mettre des marchandises en entrepôt en fait, vis-à-vis de la douane, des marchandises américaines. Le propriétaire les met en entrepôt parce qu'il ne veut payer les droits qu'à mesure qu'il les vendra. Si les marchandises sont simplement expédiées en entrepôt par voie des Etats-Unis elles le sont sur un manifeste.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami ne fait qu'expliquer la pratique. Mais cela ne change en rien la convention. Ce bill a été dit-on préparé par le commissaire des douanes.

M. REID: J'étais pour donner le reste de l'explication.

M. PUGSLEY: Mais l'honorable ministre voudra-t-il expliquer l'insertion dans le bill des mots particuliers concernant l'expédition directe, lorsque ces mots ne sont pas dans la convention.

M. REID: Je n'ai pas consulté le légiste du département, mais j'expliquerais la chose de la façon suivante. Ces mots veulent dire que lorsque les marchandises viennent des Antilles, elles n'acquiteront que quatre cinquièmes des droits imposés sur les marchandises semblables venant d'un pays étranger. Le but est de déterminer quels seront les droits.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami n'a pas compris ma question. Il sait qu'en vertu de l'article 2 de cette convention tous les articles énumérés dans la cédule B et qui sont des produits naturels ou manufacturés des îles ci-dessus mentionnées n'acquitteront, à leur entrée au Canada, que les quatre cinquièmes du droit imposé sur des articles semblables importés d'un pays étranger.

Or, pourquoi le commissaire des douanes a-t-il pris sur lui de modifier cet article de la convention et d'y ajouter les mots " Lorsque ces marchandises sont importées directement d'un pays britannique au Canada, ou sorties d'un entrepôt pour être consommées en Canada si elles sont importées comme ci-dessus ". N'oublions pas que ces mots ne sont pas dans la convention, bien qu'on les insère dans le bill à dessein, afin d'expliquer ce qui n'est pas dans la convention, et la question que je pose au ministre est celle-ci: Pourquoi le commissaire des douanes a-t-il jugé nécessaire d'ajouter ces mots de l'article 2 à ceux sur lesquels se sont entendues les parties contractantes à la convention.

M. MACDONALD: J'ai lu l'article en question, et je ne puis voir aucune restriction de la préférence britannique. La première partie de l'article 3 du bill dit:

Lorsque ladite convention sera mise en vigueur en conformité des conditions qu'elle renferme, et tant qu'elle restera en vigueur, il sera imposé, perçu et payé sur tous les articles énumérés dans la cédule B de ladite convention, consistant en produits naturels ou manufacturés de l'une des colonies contractantes...

Je demanderai à l'un ou l'un des deux ministres qui ont pris part aux négociations

avec les délégués des Antilles de nous dire s'il y a dans la convention un article quelconque autorisant cette insertion dans le bill?

M. REID: Quelle insertion?

M. MACDONALD: Tout ce qui peut signifier une diminution de la préférence britannique.

M. REID: Je ne fais aucune allusion à la préférence britannique.

M. MACDONALD: Je demande un renseignement différent de celui demandé par l'honorable député de Saint-Jean, qui a montré que le bill contenait quelque chose qui n'était pas dans la convention.

De mon côté je ne puis trouver dans la convention un seul mot concernant cette restriction de la préférence britannique contenue dans le bill.

M. REID: Dans quel article?

M. MACDONALD: Dans l'article 3, celui que nous discutons dans le moment, et je demande aux deux ministres s'ils peuvent me montrer dans la convention un article autorisant l'insertion dans le bill d'un article comme celui-ci concernant la préférence britannique.

M. LEMIEUX: Pour montrer jusqu'à quel point on est lié par un traité commercial, rappelons-nous que le traité français a dû revenir devant cette Chambre parceque le ministre des Douanes avait donné aux autorités françaises des livres bleus qui ne contenaient pas le nom de l'un des pays qui devait bénéficier de la clause de la nation la plus favorisée.

M. GUTHRIE: Je veux dire un mot seulement au sujet de l'objection soulevée par l'honorable député de Saint-Jean que les mots "lorsque ces marchandises sont importées directement d'un pays britannique au Canada" n'apparaissent pas dans l'article 2 de la convention, mais sont insérés dans l'article 3 du bill soumis à cette Chambre. L'été dernier j'ai lu dans un journal de New-York qu'il était probable que les marchands de New-York pourraient prendre avantage des termes de la convention proposée. Le journal disait en outre que les agents commerciaux, soit des gouvernements ou de quelques grandes maisons de commerce, s'étaient rendus auprès des différentes législatures des Antilles Anglaises dans l'intention de faire renvoyer les bills qui devaient être proposés pour l'exécution de cette convention. A cette époque, je crois que c'était dans le mois de juillet ou d'août, les journaux de New-York discutaient beaucoup la convention et principalement cette question. Je sais cependant que cette question a été discutée dans la législature des Barbades le 16 août, ainsi que le point particulier soulevé par l'honorable député de Saint-Jean. Dans le compte-rendu officiel des débats de la législature des Barbades, du 16 août 1912, je trouve ce qui suit:

Le PRESIDENT dit que dans l'autre branche de la législature on a discuté longuement pour savoir quel sens il fallait donner aux mots "lorsqu'importées directement d'un pays britannique". "Importées directement" voudrait dire que ces marchandises ne doivent pas traverser le territoire d'aucun pays étranger pour atteindre leur destination. Les avis différaient sur le sens de ces mots. Si les mots signifiaient que les marchandises du Canada devaient être importées directetment aux Barbades, ce n'est certainement pas l'intention de la législature ni le désir du Canada présentement. Si les honorables députés veulent bien lire l'article 4 ils verront qu'il dit:

Après le jour qui aura été fixé par la législature et publié dans une proclamation dans la "Gazette Officielle", la préférence britannique ne s'appliquera qu'aux marchandises importées dans cette colonie directement, sans transbordement, du pays de production ou "par voie d'un autre pays britannique". Il était d'avis que le mot "directement" était un mot très malheureux à employer.

L'hon. J. O. WRIGHT: L'article 4 dit que les marchandises doivent venir directement.

Le PRESIDENT continue: L'article 4 dit que l'importation devrait être directe dans l'avenir, lorsqu'il y aura des steamers et qu'on aura pourvu aux besoins des transports. Le gouvernement canadien, ni le gouverenement de cette colonie, n'ont jamais voulu empêcher l'importation des marchandises canadiennes en entrepôt par voie de New-York. Le ministre canadien a déclaré formellement qu'un changement dans le régime actuel ne pouvait être effectué tant qu'il n'y aura pas des lignes de navigation à vapeur satisfaisantes entre le Canada et les Antilles, et il fut conséquemment entendu qu'il était absolument nécessaire au commerce des deux pays que la farine canadienne et autres produits naturels et manufacturés de ce pays fussent importés comme autrefois en entrepôt par voie des Etats-Unis, et expédiés aux colonies par le port de New-York. Les délégués à la conférence ont discuté ce point longuement; et les représentants du Canada ont déclaré qu'ils espéraient que le temps viendrait où le commerce entre les Antilles et le Canada favoriserait tellement le développement des ports canadiens et l'établissement de lignes de navigation subventionnées, qu'il ne serait plus nécessaire de commercer par voie des Etats-Unis. On a exprimé l'espoir que les avantages que devaient retirer les deux pays de la convention seraient dans un avenir assez prochain restreints aux expéditions directes entre le Canada et les Antilles. Mais on admit aussi que le temps n'était pas arrivé encore où toutes les expéditions pouvaient se faire directement. Le commerce canadien eut été gravement embarrassé si toutes les expéditions de produits de ce pays naturels et manufacturés par voie de New-York devaient être arrêtées, et le Canada n'aimerait pas à être mis dans cette obligation, parce qu'il n'est pas prêt à expédier ses produits directement de ses propres ports.

On a discuté longuement comment l'on ferait pour empêcher la farine des Etats-Unis

d'être expédiée ici en même temps que la farine canadienne et de cette façon profiter du tarif de préférence. Lorsqu'il est allé à New-York il a visité les établissements de commerce de MM. Strauss et Cie, où il a obtenu à ce sujet toutes les explications nécessaires. Il a appris qu'il n'était pas nécessaire d'avoir des hangars pour recevoir la farine venant du Canada par voie de New-York. On lui expliqua que toutes les marchandises étaient transportées à la gare centrale du chemin de fer dans des wagons scellés par les autorités douanières, et qu'on ne les retenait que pendant un temps très court avant de les expédier. Le commerce entre le Canada, les Barbades et Demerara est donc présentement pour la plus grande partie fait par voie de New-York, et ni le gouvernement canadien, ni les colonies ne désirent pour le moment y changer quelque chose. Il était d'avis qu'il serait avantageux d'expliquer très clairement que les termes de l'article 2 (a) "importées directement d'un pays britannique" n'empêchent pas le transport des marchandises canadiennes par voie de New-York ainsi qu'il se fait présentement.

Après quelques autres remarques la séance fut levée en donnant au comité permission de siéger de nouveau, et la continuation de la discussion sur le bill fut remise à plus tard afin de permettre d'étudier le point en question.

Je crois donc que si les mots "lorsque ces marchandises sont importées directement d'un pays britannique en Canada", ont un sens quelconque, ils doivent être retranchés du bill si nous voulons qu'il soit conforme à la convention. S'ils n'ont aucune signification, je ne vois pas grande objection à les laisser s'ils permettent simplement d'importer par voie des Etats-Unis. Mais le mot "directement" est certainement très embarrassant, et je suis porté à croire qu'un officier de douane, voulant interpréter un article qui les contiendrait, dirait immédiatement que l'importation n'est pas directe. Nous avons pour nous éclairer la discussion qui a eu lieu sur ce sujet dans la législature des Barbades, de même que le récit par le discussion qui a eu lieu à Ottawa. Tout le monde paraissait croire que l'importation directe n'était pas la même chose que l'importation par voie des Etats-Unis, et que l'importation directe vaudrait mieux, mais que tant que des lignes de navigation à vapeur n'auront pas été établies, il faudra faire les expéditions par voie de New-York comme dans le passé. Les mots en question —et particulièrement le mot "directement" —sont les plus importants de cet article; et je crois que si le ministre veut que son bill soit conforme à la convention il devra les rayer ou expliquer clairement d'une autre manière que ces mots ne limitent et ne restreignent en aucune façon l'article 2 de la convention.

M. FOSTER: En écoutant cette lecture par mon honorable ami, l'idée que j'ai eue, c'a été que l'objet de leur discussion se rattachait aux marchandises qui partent des Antilles et se rendent directement au Canada sans passer par quelque territoire étranger. C'était là la question, et il s'est élevé une discussion sur cet article dont on pourrait tirer avantage le jour où un service de navires à vapeur sera suffisamment organisé pour ne plus permettre que des marchandises passent en pays étranger, mais qu'elles se rendent tout droit à leur destination. Voilà, je pense, ce qui a donné lieu à la discussion, et c'est ce qui, à mon sens, ressort du compte rendu que nous a lu mon honorable ami. On s'est demandé si, malgré cette expression dans la loi, on pourrait continuer de faire passer la marchandise par New-York, et de bénéficier tout de même du tarif canadien si des communications directes n'existaient pas entre le Canada et les Antilles. Je crois que la discussion a tendu à montrer que le mot direct ne devait pas s'entendre d'une cargaison faisant route directement depuis les Barbades, par exemple, jusqu'à Saint-Jean ou Montréal, mais qu'il fallait lui donner un autre sens, et que jusqu'à ce que les parties contractantes aient reconnu que les communications par eau entre les deux pays devaient être suffisamment assurées pour justifier l'adoption d'une loi exigeant un envoi direct par eau, c'est-à-dire sans passer par un territoire étranger, on continuerait de tolérer les expéditions par voie de New-York, de Boston ou de tout autre port américain. C'est la seule chose que les délégués aient débattue à la conférence. C'est évidemment dans ce sens qu'il faut l'entendre, et c'est tout ce que l'on a voulu dire par le mot "direct", à savoir que, pour bénéficier du régime de faveur établi, il suffirait que la marchandise, partie des Antilles, fût destinée au Canada, et réciproquement. La marchandise a droit à cette faveur, malgré une halte à New-York, si elle est adressée par le Canada aux Antilles ou par les Antilles au Canada et qu'elle soit encore entière.

M. GUTHRIE: Je n'ai ici qu'un rapport partiel; mais la législature des Barbades n'a-t-elle pas en définitive retenu ce mot?

M. FOSTER: Je n'ai pas vu la dernière partie de la discussion.

M. CROTHERS: Ce rapport est du 10 août, et il y est dit que l'affaire a été remise à plus tard pour un nouvel examen.

M. FOSTER: La lecture de ce rapport me fait croire que la discussion n'a pas porté sur la question de savoir si la marchandise pourrait passer par le territoire américain.

M. PARDEE: En ce cas, est-ce que les mots de l'article 2 de la convention expriment bien ce qui a été convenu à la conférence?

M. FOSTER: Oui, avec ceci d'ajouté. A mon sens, le projet de loi que nous sommes en train de discuter ne change rien à la convention. Ces marchandises importées au Canada bénéficieraient d'une certaine réduction des droits. Pour entrer dans le pays, elles ont dû venir soit en ligne directe, c'est-à-dire sans passer par une terre étrangère, ou, si elles ont passé par une terre étrangère, elles ont dû être directement transitées. C'est tout ce que l'on a eu en vue, et c'est tout ce que cette loi exigera.

M. PARDEE: C'est peut-être là le sens de l'accord, mais le ministre admettra, je crois, que ce n'en est pas la lettre.

M. FOSTER: Je pense qu'elle n'est pas différente en effet.

M. PARDEE: En ce cas, est-il bien nécessaire, à un point de vue quelconque, au point de vue du droit, par exemple, d'ajouter les mots " importés directement "? Si je saisis bien la pensée de mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie, la convention et l'article 3 de la présente loi, avec ces mots que l'on y insère, auraient en vue une seule et même chose. Pourquoi alors y changer quoi que ce soit, et risquer de faire de l'article 3 de la loi une disposition qui ne soit pas de tout point conforme à l'article 2 du traité?

M. FOSTER: L'un et l'autre veulent dire exactement la même chose.

M. PARDEE: En est-il de même des autres colonies, et leurs lois auront-elles la même portée que celle qui nous est soumise?

M. FOSTER: Je ne saurais dire si les lois qu'elles ont adoptées sont exactement dans les termes de celle-ci. Mais permettez-moi de vous donner de nouveau mon opinion sur cette affaire. Les délégués des pays intéressés n'avaient pas à préparer une loi de douanes. C'était un arrangement qu'ils avaient à conclure en hommes pratiques. Ils savaient quelle route le commerce avait prise jusque-là, et ils savaient quelle route on pouvait prendre dans des circonstances données.

Aujourd'hui, l'exportateur de la colonie peut expédier ses marchandises au Canada par deux routes différentes par eau, il peut les envoyer à Halifax, à Saint-Jean ou à Montréal, auquel cas elles ne passent pas par un pays étranger, ou encore, il peut les expédier par voie de New-York, d'où il les fera transiter de façon qu'elles arrivent à la douane canadienne, où, dans un cas comme dans l'autre, ce sera exactement le même droit qu'elles paieront. C'est ainsi que l'on a entendu ceux qui étaient là, et c'est ce dont il a été convenu entre eux. Mais quand il s'agit de rédiger une loi, vous avec là un avocat ou un agent de douane qui connaît son affaire. Il vous dit qu'en insérant dans la disposition le mot " directement ", cela éviterait toute difficulté et supprimerait toute cause d'embarras, ce mot " directement " devant s'entendre même des marchandises qui transitent et qui, si elles étaient mises dans un entrepôt à New-York, devraient y demeurer entières afin de n'avoir pas à payer le droit imposé par les règlements de douane des Etats-Unis. Défaites et distribuées, ces marchandises ont à payer un droit à nos voisins, et, si elles arrivent ainsi à la frontière canadienne, elles sont taxées comme venant des Etats-Unis, si bien que le prix s'augmente de tout ce qu'elles ont eu à payer. La difficulté n'existe ni pour les colonies qui ont pris part à cette convention ni pour le Canada. Il s'agit simplement de la loi dans la forme suivie depuis des années. A-t-on pu supposer aux Antilles que nous allions leur reconnaître un privilège dont elles n'ont jamais joui? L'exportateur des Antilles ne pourrait donc expédier sa marchandise sur New-York, la faire mettre dans un entrepôt, la diviser et l'envoyer ensuite au Canada sans payer les droits.

M. PUGSLEY: Avant qu'il existât un traité?

M. FOSTER: Il n'existe aucun traité: c'est un simple accord.

M. PUGSLEY: La loi dit que la marchandise viendra en ligne directe.

M. FOSTER: Il faut que l'on me permettre de mener mon raisonnement jusqu'au bout. Ce qu'avaient à l'idée les représentants des colonies intéressées, et que des hommes d'affaires auraient eu à l'idée, c'est ce qui a eu lieu depuis vingt ans et ce qui se pratique encore aujourd'hui. Une importation en Canada était une exportation de ce pays-là dans ce pays-ci, quand la marchandise suivait une route géographiquement directe ou encore lorsqu'elle avait à franchir en transit un Etat étranger. La même chose a lieu entre notre pays et les Etats-Unis, où se pratique le système de transit. C'es une importation quand la marchandise arrive dans un pays après s'être conformée aux lois et règlements de douane de l'Etat où elle pénètre.

M. PARDEE: J'en demande pardon à mon honorable ami, mais son argumentation, si j'en ai bien saisi la portée, tend à nous faire voir que ces mots sont là pour plus de clarté. Il continue en disant qu'une importation est une exportation; que ceux qui ont fait le commerce et ceux qui ont été parties à cet accord l'ont entendu ainsi. Si ce raisonnement est bon et s'il est logique, ce nous est un motif de plus de prétendre que ce mot "directement" ne rend

pas la chose plus claire, mais qu'il la rend moins claire qu'elle n'était et il nous fait comprendre d'une façon plus évidente encore qu'une importation comme celle qu'il décrit n'est pas la même sorte d'importation que celle qui est visée par l'article 2 de la convention. Tout cela m'importe peu, et je ne suis mû par aucun désir de faire une opposition factueuse; mais il me semble que, cet article 3 de votre projet de loi devant répondre à l'article 2 de la convention, votre loi, si elle est adoptée, ne pourra tenir, si l'on s'écarte, sur un point aussi essentiel, de ce que porte la convention. Il me semble que la présence dans la loi des mots "importés directement" constitue une telle modification des termes de la convention que même un douanier sera par là plus facilement induit en erreur qu'il ne le serait par les claires expressions de l'accord si elles étaient insérées dans le projet.

M. FOSTER: Mon honorable ami appréhende-t-il qu'un agent de douane refuse de laisser passer des marchandises par un territoire étranger?

M. PARDEE: Si des marchandises sont importées des Antilles au Canada et que le mot "directement" soit mis dans la loi, il faudra qu'elles viennent directement. Mais vous ajoutez à la possibilité de les faire tenir pour n'avoir pas été importées directement si elles ne sont pas entières ou si elles sont transbordées.

M. FOSTER: Le mot "directement" peut s'interpréter de deux manières. Dans un sens géographique, ce peut être la ligne droite que l'oiseau suit, ou bien ce peut être un envoi direct, en tant qu'il s'opère par les voies régulières, sans que la marchandise ait été défaite ou divisée.

M. MACDONALD: Mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie nous dit ce qu'ont pensé ces hommes qui se sont réunis en vue de discuter d'une façon pratique ce projet de convention, et il s'efforce très insidieusement de trouver une explication à l'anomalie assez curieuse d'une convention qui dit une chose et d'un projet de loi qui en dit une autre. Mon honorable ami va être évidemment obligé de laisser ce projet de loi en suspens afin de le réformer.

Au dire de l'honorable représentant, l'emploi du mot "direct" dans ce bill n'apporte aucune modification à l'article du traité; il faut interpréter l'emploi de ce mot à la lumière des renseignements que possédaient ces personnes, quand elles conférèrent. Le sens du mot "direct" est déterminé par le dictionnaire, et quant au texte même de cette loi, son sens serait déterminé par l'interprétation des tribunaux. Si l'honorable député veut donner au mot direct une interprétation différente de celle que comporte ce bill, il devrait insérer au texte un article d'interprétation, afin d'établir clairement que le mot direct compte un sens différent de celui qu'on lui attribue ordinairement. Etudions le mot au point de vue de la langue anglaise; il faut baser l'interprétation de ce traité non pas sur ce que ces messieurs pensaient dire, mais bien sur le texte même employé. Dans l'interprétation de ce bill, il faut s'appuyer non pas sur le sens que lui attribue soit le ministre du Commerce et de l'Industrie, soit le commissaire des Douanes, soit l'avocat de la Chambre, mais bien sur le mode qu'emploieraient les tribunaux pour interpréter pareille loi et ce mode d'interprétation se baserait sur le texte même. Le bill dit qu'il sera prélevé, perçu et payé des droits de douane "quand ces articles sont directement importés d'un pays britannique." Qu'est-ce à dire?

M. PARDEE: Est-ce qu'un importateur américain ne pourrait pas les importer?

M. MACDONALD: Cela veut dire que les marchandises doivent quitter ce pays pour venir au Canada et qu'elles doivent venir directement, parce que la loi en question dit qu'elles doivent venir directement. Cela ne veut pas dire qu'il y ait de pays intermédiaires par lesquels elles doivent passer; mais le texte dit qu'elles doivent venir directement.

M. FOSTER: Ce n'est pas là l'interprétation que la douane donne à ce texte.

M. MACDONALD: Peu importe ce que le commissaire des douanes ou l'avocat de la Chambre puisse dire. Il n'y a pas un tribunal au pays qui, dans l'interprétation de ce texte, ne déclarerait que les droits doivent être perçus sur les marchandises venant directement. Si l'on veut donner à ce bill une signification différente, cette Chambre devrait hésiter en pareille matière. Allons-nous adopter un arrangement commercial entre le Canada et les Antilles pour qu'on nous apprenne plus tard que cette convention préférentielle doit s'étendre à l'avenir au commerce passant par les Etats-Unis?

Que diront à leurs électeurs les députés de Saint-Jean, et le ministre de la Marine et des Pêcheries quand, de retour à Saint-Jean, ils déclareront: "Nous avons conclu avec les Antilles anglaises un traité par lequel nous leur accordons une préférence commerciale importante, en vue de stimuler le commerce, mais cette préférence commerciale ne veut pas dire que vous allez bénéficier de ce commerce sur votre littoral de l'Atlantique, puisqu'ils vont importer par voie des Etats-Unis, précisément comme ils l'ont toujours fait parce que, bien que ce statut dise que les marchandises doivent venir directement au Canada, quelqu'autre personne, un fonctionnaire des douanes, est d'avis que cela ne constitue pas

une violation de la loi que de dire que le sens du texte est l'interprétation que lui donne ce fonctionnaire et non pas ce que dit le statut même.

Jamais encore on n'a présenté à cette Chambre de convention commerciale rédigée avec pareille négligence. Voici dans quelle triste posture se trouve le ministre, et je n'en fais pas rejaillir le blâme sur lui seul: il se présente devant le Parlement avec un projet de loi si mal élaboré qu'il invite cette Chambre à adopter quelque chose dont ne sont jamais convenues les parties contractantes. Non seulement il nous demande de violer le sens ordinaire de l'idiome anglais par l'insertion d'une phrase qui ne saurait qu'un sens, et cela afin de se conformer aux vœux du commissaire des Douanes, mais la convention se trouve, en outre, violée par le paragraphe (b). Ce paragraphe (b) dit que les droits seront prélevés, perçus et payés. . .

b) Aux divers taux de douane, s'il en existe, mis en regard de chaque article respectivement, ou imposés sur les articles qui ne sont pas énumérés dans la colonne du tarif de préférence britannique de l'annexe A du "Tarif des douanes de 1907", ou dans toute modification du dit tarif, pourvu que ce soit le taux le plus bas.

Ces mots ne figurent nullement au traité. J'ignore où le commissaire des Douanes ou l'avocat de la Chambre les a trouvés; mais enfin, on les insère au statut, bien que le traité avec les îles des Antilles, officiellement rédigé et signé par les représentants de ces îles, renferme cette disposition et cette disposition-là seule touchant la restriction des droits.

Sur tous les articles énumérés à l'annexe B et étant des produits ou objets manufacturés dans le Dominion du Canada, les droits de douane ne doivent en aucun temps excéder les quatre cinquièmes des droits exigés sur des articles semblables, lorsqu'ils sont importés d'un pays étranger.

Il ne figure pas un seul mot au traité touchant le régime de préférence accordé à la Grande-Bretagne et l'application de ce régime de faveur dans l'espèce. Je voudrais savoir où le ministre, ou l'avocat de la Chambre, ou le commissaire des Douanes a pu trouver cela. Il n'y a rien de tel dans ce document. Au commencement de la soirée le ministre de la Justice (M. Doherty) nous a annoncé avec éloquence que toute cette question est tellement claire que le premier venu peut la comprendre.

Tout le comité est maintenant saisi du fait que le statut est dans une telle confusion que personne ne le saurait comprendre. Qui a jamais entendu dire que dans un statut présenté au Parlement en vue de la ratification d'une convention entre deux pays, on incorpore des termes et des propositions qui n'ont jamais figuré au traité? Le ministre est de tenu d'ajourner l'étude de ce bill jusqu'à ce qu'il soit rédigé en conformité du traité intervenu avec ces délégués des Antilles.

M. PUGSLEY: S'il est nécessaire d'insérer ces mots relativement aux articles énumérés dans l'annexe B, pourquoi ne les a-t-on pas insérés relativement aux articles de l'annexe C? Pourquoi est-il statué que les articles figurant dans l'annexe B qui doivent acquitter la taxe, ont droit à la préférence s'ils viennent directement au Canada et qu'il n'est pas nécessaire que les objets en franchise énumérés dans l'annexe C soient importés directement. Ce serait une tâche dans nos annales parlementaires que de laisser adopter ce bill sous sa forme actuelle. Non seulement il y aurait ici un bill modifiant le texte même du traité, mais encore un projet de loi édictant une loi pour telle catégorie d'articles et une autre loi pour telle autre catégorie, articles qui, dans le traité, devraient tous figurer dans le même règlement.

M. REID: L'honorable député prétend-il que les articles doivent venir directement des Antilles au Canada, et qu'ils ne sauraient transiter par les Etats-Unis?

M. PUGSLEY: Précisément je demande pourquoi, à l'égard des articles énumérés dans l'annexe B, il est prescrit qu'ils doivent être expédiés directement et que pour les articles figurant à l'annexe C, il n'existe pas de disposition similaire dans ce bill.

M. REID: Les articles figurant à l'annexe C entrent en franchise douanière et il n'y a nullement lieu de prescrire de taxe douanière pour ces articles.

M. PUGSLEY: Ainsi, d'après le ministre des Douanes, pour que les articles à leur entrée, bénéficient de la modération de taxe douanière, ils doivent être expédiés directement; mais, pour qu'ils entrent en franchise douanière absolue, il n'est pas nécessaire qu'ils s'expédient directement; on peut les amener aux Etats-Unis, les y placer en entrepôt, les expédier au Canada où ils seront distribués aux marchands de détail canadien pour les marchands de gros des Etats-Unis. Le ministre des Douanes est bien dans la vérité des faits; seulement ses arguments sont boiteux.

M. REID: Les articles figurant à l'annexe C jouissent de la franchise douanière. Si les articles transitent par les Etats-Unis et de là entrent au Canada, et sortent de l'entrepôt, et s'ils sont imposables sous l'empire du tarif général, ils auraient à acquitter le droit.

M. PUGSLEY: En toute bienveillance et déférence pour le ministre du Commerce et de l'Industrie, je dois dire que si on adopte le bill sous sa forme actuelle, ce sera une tache indélébile imprimée à nos annales parlementaires.

Je veux que le Parlement adopte ce bill dans sa forme légitime, afin qu'il puisse ratifier le traité; mais si, comme je le crois, ma prétention est bien fondée, je me demande si ce ne serait pas une monstrueuse anomalie qu'un bill prescrivant que des articles imposables, sur lesquels il n'y a qu'une préférence de 20 p. 100, doivent s'expédier directement des Antilles ou d'un pays britannique au Canada et qu'il n'y a pas lieu d'expédier directement des articles sur lesquels il n'existe pas de taxe douanière? La réponse donnée par le ministre des Douanes touchant la raison de cette omission dans le bill est la plus absurde réponse qu'on ait jamais donnée à cette Chambre; elle n'explique rien. Le ministre du Commerce et de l'Industrie approuve-t-il la raison donnée par le ministre des Douanes pour l'insertion d'une disposition se rattachant aux articles imposables et l'établissement d'une autre disposition pour les articles qui doivent entrer en franchise. Voyons, le ministre approuve-t-il cela, oui ou non?

M. FOSTER: Continuez votre harangue.

M. NESBITT: Voici des marchandises importées par un marchand de New-York d'une des Antilles, expédiées à New-York, mises là en entrepôt, puis expédiées au Canada en vrac; de l'avis du ministre du Commerce et de l'Industrie, serait-ce là une expédition directe des marchandises des Antilles sous l'empire du bill à l'étude, et ayant droit à la préférence?

M. FOSTER: Bien que je ne sois pas directeur de douane, je veux bien exprimer mon avis sur la question. Si un marchand de New-York achète une certaine quantité de marchandises aux Antilles et les expédie à New-York, il faut qu'il acquitte la taxe douanière des Etats-Unis, ou bien qu'il les place dans un entrepôt de douane et les y garde pendant une certaine période de temps; mais lorsqu'il retire ses marchandises de l'entrepôt de douane et les vend à quelque client il lui faut acquitter la taxe douanière des Etats-Unis; si, dans la suite, les marchandises viennent au Canada, elles se trouvent en présence de la douane canadienne et elles sont passibles de la taxe comme marchandises américaines sur la base accoutumée pour la fixation de cette taxe, bien qu'on tienne compte du coût primitif et autres frais nécessaires. A mon avis, voici les seuls moyens possibles de faire une expédition directe: que celui qui achète les marchandises aux Antilles les expédie directement à un port du Canada. J'entends par cela une expédition directe géographiquement ou une expédition directe au sens des lois de douane, c'est-à-dire que les marchandises sont expédiées par voie de New-York, Boston ou Portland en entrepôt et y seront tenues sous scellé jusqu'à leur arrivée en douane canadienne, elles constituent pour les fins de douane, une expédition directe.

Vous pouvez brouiller les choses géographiquement ou autrement, vous pouvez prétendre que si le mot "direct" est employé là que vous ne pouvez pas importer de marchandises des Antilles si elles passent par un territoire étranger, ce territoire étant dans ce cas les Etats-Unis. Ce n'est pas le cas; dans le langage des douanes et dans l'interprétation des lois de douanes, le mot "direct" signifie que l'envoi doit venir en droite ligne du pays de production, sans rompre charge en vertu des règlements sur lesquels sont basées les lois des douanes qui doivent gouverner le mode d'entrée. Si vous voulez brouiller les choses avec une idée géographique de ligne droite, vous pouvez discuter cela pendant une nuit et un jour ou encore plus; mais je crois que des gens d'esprit ordinaire et des gens qui examinent la question à un point de vue pratique comprennent parfaitement le mot et l'usage, comme on l'a fait pendant des années, et savent ce que nous appelons envois directs au point de vue des douanes.

M. MACDONALD: L'honorable ministre se propose-t-il d'introduire un article explicatif pour donner l'interprétation du sens?

M. LOGGIE: En supposant que je sois un marchand commissionnaire à Montréal, j'achète un chargement de sucre aux Antilles et j'ai des clients pour "sucre au Canada et aux Etats-Unis"; quand le chargement arrive à New-York je dis à mon agent de le mettre en entrepôt; puis je trouve que je peux faire une vente plus avantageuse à Montréal qu'à New-York et je donne l'ordre à mon agent d'expédier les marchandises en entrepôt à Montréal. Puis-je demander au ministre si j'aurai seulement à payer les droits moins 20 p. 100, diminution à laquelle j'aurais eu droit si le chargement était venu directement à Montréal?

M. FOSTER: Si mon honorable ami avait acheté ces marchandises aux Antilles et les avait fait expédier directement, via New-York en transit. . .

M. LOGGIE: En les plaçant dans un entrepôt en transit?

M. FOSTER: L'entrepôt en transit pourrait être un wagon ou tout autre local. Supposons que dans ce cas vous ayez mis les marchandises en entrepôt en transit, sous scellés et qu'elles soient conservées là pour être expédiées au Canada; si vous aviez fait cela et que les marchandises viennent directement au Canada dans le temps fixé par la loi des douanes—j'ignore si elle accorde six mois, un an ou deux

ans, mais elle doit tenir à son exécution—alors je pense que vous auriez parfaitement droit à la diminution de tarif de un cinquième. Si vous amenez ces marchandises à New-York, si elles passent par la douane de New-York et si vous les placez dans un entrepôt de New-York vous devez payer les droits des Etats-Unis sur ces marchandises comme étant marchandises américaines, dans le cas où vous en disposez de cette manière.

M. GERMAN: Je voudrais savoir où le ministre a trouvé cette interprétation dans l'article 2 de la convention. Je n'attache pas grand intérêt au mot "direct". Si le mot "direct" du bill, fait un changement dans la convention, alors le mot est sans effet, parce que le Parlement ne peut pas changer les termes de cette convention; c'est très certain. Je crois que l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie admettra cela et je pense que le ministre de la Justice sera de mon avis que le Parlement ne peut pas changer les termes de cette convention ou son interprétation. L'honorable ministre dit que si le tarif est payé sur une consignation de marchandises venant des Antilles à New-York, ces marchandises ne peuvent pas entrer au Canada en vertu de cette convention des quatre cinquièmes. Il n'y a rien qui dise cela dans la convention ou suivant moi, qui indique cela. Elle dit: "Les articles énumérés à l'annexe B et étant des produits ou objets manufacturés dans l'une des colonies sus mentionnées et importés au Canada". Elle ne dit pas "importés des Antilles", mais "importés au Canada". Supposons qu'un marchand des Antilles envoie à New-York une consignation de caoutchouc, produit de l'une des îles énumérées dans le traité et paye là bas le tarif en s'attendant à y vendre la marchandise. Mais il constate qu'il ne peut pas la vendre avec profit aux Etats-Unis et il désire l'envoyer au Canada. Le ministre de la Justice ou quelque avocat dira-t-il qu'en vertu de la convention, il ne peut pas l'expédier en profitant du tarif des quatre cinquièmes.

Le caoutchouc ne devient pas une marchandise des Etats-Unis parce qu'il est entré aux Etats-Unis. En vertu de cette convention, le propriétaire de la marchandise peut envoyer ici en bénéficiant du tarif des quatre-cinquièmes. Je n'hésite pas à dire que la cour d'échiquier donnerait cette interprétation à la convention si la cause était soumise à son jugement.

M. LALOR: Si je comprend ce qu'a dit l'honorable député de Welland, il prétend que si ces marchandises vont aux Etats-Unis et sortent de l'entrepôt elles restent toujours marchandises d'un pays étranger.

M. GERMAN: Le bill ne dit pas "marchandises d'un pays étranger."

M. LALOR: Marchandises d'une des Antille et prévues dans la convention. Assurément si des marchandises entrent aux Etats-Unis et qu'elles sortent de l'entrepôt en payant les droits, elles deviennent marchandises américaines, absolument comme si un citoyen du Canada va aux Etats-Unis et prête serment d'allégeance il devient citoyen américain. Sans doute quand les marchandises sont expédiées en transit et que le chargement n'est pas rompu, c'est une expédition en ligne directe et les marchandises ne deviennent pas américaines. J'ai expédié beaucoup de chargements dans les pays étrangers en passant par les Etats-Unis, je les ai gardés en entrepôt de transit dans ce pays et au temps voulu je les ai fait partir pour leur pays de destination et ils étaient considérés comme des expéditions en ligne directe et aucun droit n'a été perçu aux Etats-Unis. J'expédie des marchandises en Allemagne de cette manière chaque année. Tant qu'elles sont en transit et deviennent en transit pendant un délai fixe, elles sont considérées comme expédiées en ligne directe. Mais du moment qu'on a commencé à décharger ou que vous les sortez de l'entrepôt et payez les droits, elles deviennent marchandises américaines. L'argument des honorables députés de l'opposition semble dire qu'un citoyen américain ne peut pas expédier des marchandises aux Antilles et profiter de ce traité. Cela ne fait pas de différence de savoir qui expédie les marchandises tant qu'elles viennent directement. Mais aussitôt que la charge est rompue aux Etats-Unis et que les marchandises sortent de l'entrepôt et que les droits sont payés elles deviennent marchandises américaines.

M. PUGSLEY: Je crois que mon honorable ami n'a pas saisi la question qui a été soulevée. La prétention est qu'en vertu de l'article 2 du traité, il n'est pas nécessaire que les marchandises soient expédiées directement des Antilles.

M. LALOR: Mais je demanderai à l'honorable député: N'est-il pas vrai que l'interprétation de la loi par les douanes canadiennes est que cela constitue une différence si les marchandises sont expédiées directement au Canada ou par un port américain?

M. PUGSLEY: Mais le percepteur des Douanes ne pourrait pas modifier les termes du traité et ce que dit le traité est clair. Tout ce qui est nécessaire pour permettre aux marchandises d'entrer en vertu de la préférence, c'est qu'elles soient les produits d'une de ces colonies des Antilles. Quant aux produits énumérés dans l'annexe B, le ministre du Commerce et de l'Industrie demande au Parlement de donner une qualification à cette convention en déclarant que ces marchandises ne doivent

pas seulement être les produits de ces îles, mais qu'elles doivent être importées directement. Je prétends que le Parlement n'a pas le droit de donner cette qualification. J'ai discuté ce point et je ne veux pas retenir la Chambre à ce sujet. Mais il y a un point auquel le ministre des Douanes n'a pas répondu. Je ne le soulève pas pour un motif technique, mais pour une cause valable. Je voudrais que mon honorable ami de Grey-nord examine ce bill. Je répète ce que j'ai déjà dit, à savoir que si cette qualification est faite en vertu de l'annexe B, aucune qualification de ce genre n'existe en vertu de l'annexe C. C'est assurément une question sérieuse et à laquelle nous avons le droit de demander une réponse. Je ne ferais pas mon devoir si je permettais que ce bill soit adopté sous cette forme. L'honorable ministre veut-il me dire pourquoi la même prévision pour les produits de l'annexe C que pour ceux de l'annexe B? Je crois que comme question de courtoisie, j'ai droit à une réponse à cette demande.

M. GUTHRIE: Cette question est d'une trop grande importance pour être traitée avec le silencieux mépris que manifestent le ministre du Commerce et de l'Industrie et les députés de la droite. Je crois que si le ministre de la Justice voulait nous accorder son attention pendant quelques minutes, nous pourrions obtenir de lui qu'il nous donne des explications sur cette curieuse loi qui est soumise à la Chambre.

Je crois que quiconque étudiera la question, admettra que ce bill n'est pas dans une forme régulière. Si l'honorable député de Grey-nord, l'honorable député de Kingston et l'honorable député d'Ontario-nord veulent étudier sérieusement la question pendant un moment ils tomberont d'accord pour dire qu'il y a une contradiction dans le bill au sujet des termes de l'article qui s'applique aux produits autorisés à entrer au Canada avec une échelle préférentielle de droits. Il y a une autre contradiction en ce que les mots "importation directe" d'après les termes du bill ne s'appliquent pas aux marchandises en franchise. Suivant moi, ce serait une question fort simple de modifier l'article en discussion, mais il ne me semble pas y avoir chez le ministre du Commerce et de l'Industrie et chez le ministre des Douanes une disposition à nous aider. Ils restent assis sans rien dire, ils ne nous donnent pas de raison pour expliquer les termes du bill ou la différence que nos honorables collègues ont signalée. Si le ministre du Commerce et de l'Industrie a une raison, s'il connaît le pourquoi de la différence, cela règlera la question en un moment s'il veut nous dire ce qu'il en est. D'après le compte rendu de la législature des Barbades on peut bien conclure que le président a compris l'importance de ce point quand il a dit:

> Importation directe semble vouloir dire que ces marchandises ne doivent pas passer par un pays étranger en route pour leur destination.

Le président de la législature des Barbades a aussi donné son opinion et il est d'avis que le mot "directement" est une expression malheureuse. Quand cet article vint en discussion, les délégués ajournèrent les délibérations pour avoir le temps de l'étudier. Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire comment la question a été définitivement réglée? Les mots répréhensibles ont-ils été éliminés ou l'article a-t-il été modifié? Quelle est la rédaction définitive qui a été approuvée par la législature des Barbades et celles des autres colonies? Le ministre du Commerce et de l'Industrie devrait se montrer plus courtois dans la discussion de cette question; il devrait la traiter avec plus de sérieux et répondre d'une manière convenable aux questions qui lui sont posées.

M. FOSTER: Je me suis efforcé de donner toues les explications qui ont été demandées et de répondre à toutes les questions. Il m'arrive quelque fois de grouper deux ou trois questions dans une même réponse, parce que je considère cette manière de procéder comme plus facile, d'autant plus que les mêmes questions sont souvent posées plusieurs fois. Nous sommes en ce moment sur l'article 3, et j'ai expliqué pourquoi il devrait être adopté dans sa forme actuelle et aussi pourquoi on y trouve le mot "directement". L'emploi du mot "importation" seulement, dans le traité, à la place du mot "directement", a donné lieu à un débat prolongé. Le point ne me paraît avoir aucune importance. On s'est servi du mot "importation" pour établir que la marchandise importée doit constituer une importation, dans l'acceptation légale du mot, dans le pays dans lequel la marchandise a été importée. Si une marchandise frappée d'un droit est exportée du Canada en Hollande et devient une importation canadienne dans ce pays, elle est soumise aux lois et aux règlements de ce pays. Si un homme achète des marchandises et les met tout simplement dans sa poche ou dans sa voiture, sans passer par aucune des formalités exigées par les règlements douaniers, il constatera bientôt que ce n'est pas ainsi que se fait une importation. Pour constituer une importation, la marchandise doit suivre un certain itinéraire; il y a certains règlements à observer. Si toutes les formalités ne sont pas remplies, la marchandise importée ne constitue pas une importation au sens légal du mot, dans ce pays. Ainsi,

on ne restreint aucunement le sens du mot "importation" en exigeant que la marchandise soit importée en conformité des règlements douaniers, pour qu'elle constitue réellement une importation.

M. GUTHRIE: Pourquoi ne pas retrancher ces deux mots.

M. FOSTER: Je me suis efforcé d'expliquer à mon honorable ami que nous ne restreignions pas du tout l'acceptation du mot "importation" en voulant rendre l'importation conforme à nos règlements douaniers, ce que font tous les pays.

L'honorable député de Welland a prétendu que des marchandises des Antilles restent telles et peuvent bénéficier des avantages de ce traité, même si elles sont achetées par un citoyen des Etats-Unis et si le droit américain est acquitté, pourvu qu'elles soient empaquetées de nouveau et expédiées au Canada. Il serait absurde de prétendre que des marchandises expédiées ici dans de telles conditions, puissent constituer une importation, au sens légal du mot, et qu'elles puissent être considérées comme des marchandises des Antilles, sous l'empire des lois douanières du pays où elles vont.

M. McKENZIE: Le traité ne parle pas des marchandises des Antilles; il mentionne "les produits ou objets manufacturés".

M. FOSTER: Les produits et les objets manufacturés sont des marchandises, et le tarif s'applique à toutes les marchandises, aux produits naturels comme aux objets manufacturés, et pour constituer une importation, ces marchandises doivent être importées conformément à certaines formalités exigées par les règlements douaniers du pays où elles sont importées.

Mon honorable ami (M. Pugsley) demande pourquoi le mot " directement " ne se trouve pas dans l'annexe C. J'en ai cherché la raison et je ne l'ai pas trouvée. Il en existe peut-être une; je me renseignerai auprès des fonctionnaires du département des Douanes pour savoir s'il vaut mieux mettre ou ne pas mettre le mot. D'après le raisonnement des honorables députés de la gauche, ils ne peuvent pas se plaindre de cette omission, puisqu'ils prétendent que le même mot ne devrait pas se trouver dans l'annexe précédent.

Plusieurs DEPUTES: Pas du tout.

M. PUGSLEY: Le mot devrait être rayé dans les deux cas.

M. FOSTER: L'objection de mon honorable ami est très plausible et je m'en plains pas. J'étudierai de nouveau la question, mais je ne suis pas en état d'y répondre dans le moment. Il est possible qu'il soit nécessaire d'adopter les articles tels qu'ils sont, mais il est possible aussi qu'il soit préférable d'ajouter le mot "directement ".

M. PUGSLEY: La même raison existe dans les deux cas.

M. FOSTER: Cela ne nous empêche pas d'adopter l'article 3, au sujet duquel il n'y a pas le moindre doute; nous pourrons ensuite passer à la discussion des articles suivants.

M. McDONALD: Le ministre n'a rien dit d'une observation que j'ai faite et que je crois très importante. Dans le traité il n'est dit nulle part que le traitement de faveur accordé à l'Angleterre servira à déterminer le tarif concernant les marchandises importées des Antilles. J'en conclue que le paragraphe (b) de l'article 3, n'a pas sa raison d'être.

L'honorable ministre peut être certain que le seul désir de l'opposition est de donner à ce bill une forme convenable. Je suis convaincu que mes amis de la gauche sont comme moi, en faveur du principe de ce traité et qu'ils sont disposés à en voter la ratification, pourvu que le traité soit entouré de garanties propres à sauvegarder les intérêts du Canada. Le ministre du Commerce et de l'Industrie doit se mettre dans l'idée que l'opinion généralement répandue au Canada c'est que, grâce à cet arrangement, nous pourrons importer au Canada et exporter dans les Antilles, par voie des ports canadiens, les produits des deux pays, dans des conditions plus favorables que celles qui existaient auparavant. Le public sera grandement désappointé s'il constate qu'aucune disposition n'a été prise pour favoriser les ports canadiens. Après avoir étudié soigneusement cet article et les autres articles du bill, je n'hésite pas à dire que le ministre du Commerce et de l'Industrie atteindrait plus sûrement son but s'il voulait consulter le ministre de la Justice, concernant les conséquences légales de quelques-unes des dispositions du bill, car celui-ci ne me paraît pas avoir été préparé avec tout le soin nécessaire. Je suis convaincu que le ministre du Commerce et de l'Industrie ferait de plus rapides progrès, s'il consentait à réserver le bill pendant quelque temps et revenait devant la Chambre avec de explications complètes sur les objections qui ont été soulevées.

M. CLARK: Je n'ai pas bougé de mon siège depuis que la Chambre a été saisie de cette question et si je me lève, c'est pour appuyer la demande adressée à l'honorable ministre du Commerce par les honorables députés de Pictou et de Wellington-sud. Le bill me paraît très ambigu. Je ne suis pas avocat, mais j'ai suivi la discussion avec beaucoup d'attention et aucune des explications qui ont été données ne m'a paru claire. L'honorable ministre n'a rien

dit de précis concernant le mot "directement" et je ne sais pas au juste si pour calculer les quatre cinquièmes du droit, on se servira du tarif imposé sur les marchandises françaises ou du tarif imposé sur les marchandises américaines.

Il y a aussi cette autre question de savoir si les droits qui seront imposés sous l'empire du paragraphe (d) seront fixées d'après le traitement de faveur accordé à l'Angleterre. Ce traité est fait pour dix ans, mais il ne durera pas dix ans dans l'état où il est actuellement, si le traitement de faveur accordé à l'Angleterre est modifié. Les relations commerciales affectées par les dispositions de ce bill pourront être dérangées par toute modification faite au traitement que le Canada accorde à l'Angleterre.

Le seul point qui me paraît clair, c'est celui qui a été élucidé par l'honorable député de Wright (M. Devlin). Il est à désirer que ce fait soit porté à la connaissance de tout le peuple canadien.

Avant la suspension de la séance, le ministre du Commerce et de l'Industrie a laissé entendre à mon honorable ami que les cultivateurs du comté de Wright pourraient exporter aux Antilles certains de leurs produits, entr'autres le foin, dans des conditions plus avantageuses que celles qui existent à présent. Depuis la reprise de la séance, l'honorable ministre a expliqué, non moins clairement, que sous l'empire du traité, les Canadiens ne pourront pas obtenir le cacao aussi facilement qu'aujourd'hui. Voici donc un point clairement établi et j'espère qu'on le fera comprendre clairement au peuple. Grâce à ce bill, que l'on dit destiné à établir un tarif différentiel entre toutes les parties de l'empire, les chevaux des Antilles obtiendront du foin plus facilement, pendant que les citoyens du Canada auront plus de difficulté à se procurer du cacao. Comme je ne suis pas disposé à me priver de mon chocolat pour l'amour des chevaux des Antilles, je me joins à mes deux honorables amis pour demander que le bill soit réservé. Dans l'intervalle le ministre qui paraît fatigué et tous ceux qui ont pris part au débat, pourront prendre un repos bien gagné et revenir plus dispos et plus en état de faire la lumière sur tous les autres points controversés.

M. DEVLIN: Pourquoi le ministre du Commerce et de l'Industrie n'a-t-il pas suivi la procédure adoptée en 1907 quand le parlement canadien a ratifié le traité entre le Canada et le Japon? Il ne peut pas y avoir conflit d'opinions dans l'interprétation de cette loi et il ne peut pas y avoir de conflits entre la loi votée par le parlement et le traité lui-même et cela, pour deux raisons. Dans l'Acte 6 et 7 Edouard VII, chapitre 50, il y a un article qui dit: "Cette loi peut être désignée sous le titre de traité japonais de 1906" et un autre "La convention du 31 janvier 1906, contenue dans l'annexe du présent acte, est par les présentes sanctionnée." Cela aurait résumé toute la question et l'honorable ministre n'aurait pas été obligé de donner toutes les explications que nous venons d'entendre concernant les dispositions de ce bill. En adoptant cette procédure il aurait obtenu exactement ce qu'il désire, la ratification pure et simple du traité.

M. GRAHAM: Je me sens assez disposé à sympathiser avec l'honorable ministre du Commerce, car il m'est aussi quelquefois arrivé d'avoir ce que je croyais être de brillantes idées, mais après le passage des avocats, le bill qui les contenait ne me paraissait plus exprimer ce que j'avais voulu dire.

Je crois que si, au lieu de nous répondre en la façon qu'il a choisie, l'honorable ministre de la Justice avait pris charge de ce projet de loi; que s'il lui avait donné la forme voulue et que si, en sa qualité de chef de ce ministère de la Justice, il avait assumé la responsabilité de son exactitude, il nous aurait épargné toutes ces difficultés. Me permettra-t-on de profiter de l'avantage que j'ai en ce moment d'adresser la parole à la Chambre, pour dire ceci qui devrait être parfaitement compris de tous les habitants de ce pays et dont les honorables membres de la droite qui dans le passé ont exprimé un avis contraire, doivent avoir aussi souvenance, que, d'après le système britannique qui nous régit la préparation d'un traité doit être tenue secrète par les parties intéressées jusqu'au jour où cette convention est soumise à la ratification des Parlements des pays en cause? Au Canada on a quelque fois porté la population à croire qu'il y a motif à reproche dans le fait que les membres du Gouvernement rencontrent les membres du gouvernment d'un autre pays et concluent un traité d'une nature commerciale sous leur propre responsabilité, avant d'avoir fait connaître à toute la population du pays tous les détails de cette entente.

Nous ignorions le contenu de cette convention jusqu'au jour où elle fut soumise à la Chambre; si les honorables membres de la droite veulent observer à la lettre ce que certains d'entre eux ont condamné dans le passé, en ce qui a trait à cette méthode de conclure des traités, ils peuvent choisir la façon dont les Etats-Unis négocient leurs traités et la prendre pour modèle de préférence à la pratique suivie par le type des parlements représentatifs. J'ai nommé celui de la Grande-Bretagne. Je tiens à insister sur ce détail, afin de faire disparaître à jamais toute ambiguïté sous ce rapport, qu'importe le parti au timon des affaires. C'est pour des membres du Parlement et pour d'autres hommes publics

du Canada agir avec une vilenie voulue que de parcourir le pays cherchant à soulever les préjugés, parce que le Gouvernement a conclu une entente d'une nature commerciale et dont il tient les détails secrets jusqu'au jour où il mettra cette convention sous les yeux des représentants du peuple. Tel est notre système et, aussi longtemps il sera en vigueur, aussi longtemps cette pratique sera continuée, qu'importe le gouvernement au pouvoir.

La gauche croit en cette entente. Nous ne pouvons nous empêcher d'avoir foi en une convention de cette nature; parce que l'ancien gouvernement l'envisageait avec faveur et qu'il a pris des moyens efficaces en vue de la mettre à exécution. Mais il s'agit ici d'une question qui revêt beaucoup plus d'importance que n'en comporte celle de conclure une convention d'une nature commerciale avec les Antilles simplement. Il faut, dans le cas qui nous occupe, établir en quelque sorte les fondements sur lesquels devra reposer la politique du Canada telle que comprise par le Gouvernement, politique qui devra être la même pour toutes les colonies autonomes d'au-delà des mers, dans le cas de leurs relations avec la Grande-Bretagne. Voilà un autre pas de fait pour développer des conventions interimpériales et intercoloniales, et la lettre et l'esprit de ce traité serviront de base aux conventions que l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a l'intention de conclure dans un avenir rapproché. Il se rendra en Australie, puis probablement à la Nouvelle-Zélande, pour y discuter l'opportunité de conclure des traités de commerce. La base des pourparlers restera celle qui aura servi pour le traité des Antilles anglaises. Les circonstances seront différentes, les conditions également, mais la base sera ce traité que nous discutons maintenant; d'où l'on voit l'importance qu'il y a pour nous d'approfondir cette question, importance qui revêt un caractère plus sérieux que n'en aurait une convention ordinaire, parce que celle qui nous occupe sera le modèle sur lequel toutes les autres seront étayées.

L'honorable ministre pourra donc constater que nous ne faisions pas preuve d'un esprit de parti préjugé en discutant assez longuement cette question et en essayant de donner à ce traité la forme la plus parfaite possible. Nous reconnaissons sincèrement et avec joie que l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce connaît mieux qu'aucun autre membre du Gouvernement tous les détails de ce traité. C'est son enfant, pour ainsi dire, mais nous voulons que ce projet de loi soit rédigé de telle sorte qu'il ne puisse surgir de conflit à propos du moindre mot qu'on y trouve, qu'il n'existe la moindre différence entre ce projet de loi et la convention à laquelle il servira de base. Lorsque la Chambre adopte un projet de résolution qui sert de base à un projet de loi, il ne nous est pas permis d'y changer un simple iota. Le projet de loi doit être basé sur les termes mêmes de cette résolution. Ici il est également obligatoire qu'il n'existe le moindre écart, ni rien de ce qu'on pourrait interpréter comme constituant un écart dans la convention intervenue et signée avec les Antilles anglaises. Il nous faut donc, soit approuver ce que le Gouvernement a fait, soit le condamner en entier; nous ne pouvons pas changer le moindre mot, le plus simple iota de ce traité, pas plus qu'il ne nous serait possible de le faire dans le cas de tout autre traité sans avoir obtenu au préalable le consentement des parties intéressées.

Donc, nous devons agir avec une extrême prudence, parce que je crois qu'absolument, au point de vue technique et littérallement, le document en vigueur doit faire foi avant tout s'il surgit un différend, car, s'il en était autrement, tout statut que nous pourrons adopter, ne servira de rien. Nous trouvons dans l'article 3 quelque chose qui se rapporte à la préférence britannique. Cela ne se lit pas dans la convention. Pourrions-nous insérer dans le statut une disposition relative à la préférence britannique si cette dernière n'était pas mentionnée au traité? Cela est-il nécessaire? Les Antilles anglaises inscriront-elles dans leur loi quelque disposition qui ne se trouve pas dans ce traité et qui les oblige de faire quelque chose que cette convention ne leur commande pas d'accomplir. Je ne dis pas qu'il y a quelque chose d'erroné en cela, mais il me semble que cette disposition est absolument inutile. Le ministre des Douanes a fait inscrire différentes stipulations à ce projet de loi, dans le but, peut-être, d'en rendre l'application plus facile à son point de vue, mais l'honorable ministre des Douanes n'aurait pas dû agir en cette façon, parce qu'on ne retrouve pas ces données dans la convention elle-même. Nous ne ponvons interpréter à notre guise cette convention, car son interprétation sera arrêtée par les parties intéressées elles-mêmes et non pas par ce Parlement. Mon honorable ami de Welland a soulevé une objection à laquelle l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a répondu en partie. L'honorable député de Haldimand nous a présenté un aperçu de la question au point de vue des affaires, mais il n'a pas, je le crains, saisi le point soulevé par mon honorable ami de Welland. Prenons la stipulation 2 de la convention:

Sur tous les articles énumérés à l'annexe B, étant des produits de l'une quelconque des colonies ci-dessus mentionnées, ou des objets fabriqués dans des colonies, et importés au Canada, les taux de douane ne doivent en aucun temps excéder les quatre cinquièmes des

droits exigés sur des articles semblables lorsqu'ils sont importés d'un pays étranger.

Voilà la convention dont nous ne pouvons changer un seul iota.

M. LALOR: Cela n'embrasse-t-il pas tout le point en discussion? L'honorable représentant de Welland a soulevé l'objection qu'on pourrait exporter ces articles aux Etats-Unis pour les exporter de là au Canada. Cette disposition ne fait-elle pas disparaître cette objection puisqu'on y trouve "sur des articles semblables lorsqu'ils sont importés d'un pays étranger"?

M. GRAHAM: Cette disposition peut avoir le sens que l'honorable député lui donne, mais la rédaction de ce traité a été plus que négligée, si cette disposition prête à l'interprétation qu'on en fait. Si nous devons la lire par déduction, ainsi que le prétend l'honorable député de Frontenac, nous serons peut-être forcés de dire que les marchandises venant d'aucune localité où on les manufacture, ou que les articles qui sont le produit des Antilles anglaises entreront au Canada soumis à ce tarif de préférence, parce que cette disposition ne dit pas qu'ils devront être importés des Antilles anglaises, mais qu'ils devront être manufacturés ou produits à ces endroits. Nous ne pouvons changer cette disposition, bien qu'elle ait été maladroitement rédigée, sans prendre l'avis des autorités des Antilles anglaises. Je dis à l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce que je tiens à l'aider à perfectionner ce projet de loi; lorsqu'on trouve à l'article 3 quelque chose qui ne se lit pas dans la convention, on doit, à mon sens, renvoyer ce projet de loi au ministère de la Justice qui donnera à l'honorable ministre le meilleur avis possible au point de vue de la loi quant à l'interprétation de ce projet de loi et quant à ce qu'on devrait y ajouter et à ce qu'on devrait en retrancher.

Mon opinion personnelle, c'est que ce projet de loi ne devrait contenir que les stipulations du traité signé par les deux pays intéressés.

M. EDWARDS: L'article 3 vient-il de quelque manière en contradiction avec l'entente arrêtée quant à la mise en vigueur de ce statut?

M. GRAHAM: Elle pourrait avoir ce résultat.

M CURRIE: L'honorable député a avancé une doctrine bien étrange, certes, relativement à la conclusion de traités. Ceux-ci se divisent en deux catégories—les traités qui se rapportent à la conclusion de la paix ou à une déclaration de guerre—d'une part, à des questions d'une nature générale —les traités de commerce, d'autre part. Ils existe une grande différence entre ces deux classes de traités. On a toujous tenu pour principe en Angleterre, où nous sommes supposés trouver un modèle, que le Parlement doit prendre connaissance des traités de commerce et qu'il a un droit parfait de les modifier. Il a déjà ce privilège. L'honorable député dit qu'il ne peut exister de projet de loi qui modifie ou qui change un traité. Pourquoi alors soumettrait-on tous les traités au Parlement, et ce dernier n'aurait pas son mot à dire dans ce cas-là?

M. GRAHAM: Le Parlement peut le rejeter.

M. CURRIE: Règle générale les traités conclus entre la Grande-Bretagne et les autres pays ne sont aucunement soumis à l'examen du parlement anglais. Ils ne lui sont que présentés, mais on présente un traité de commerce au Parlement parce qu'il s'agit d'affaires et d'une question qui intéresse l'Echiquier. Si l'honorable député peut signaler un seul cas, un seul auteur bien connu à l'appui de sa prétention, je serai charmé de me ranger à son avis; dans le cas contraire, je lui conseillerais fortement de retourner chez lui et d'étudier cette question.

M. GRAHAM: Mon honorable ami a lui-même fourni les réponses les plus complètes qu'on peut opposer à l'argument invoqué en faveur de ce projet de loi. Il n'a pas saisi ce que j'ai dit, ou il ne l'a pas compris.

M. CURRIE: L'honorable député n'a jamais étudié la question des traités de commerce, car, s'il en était autrement, il n'avancerait pas la proposition qu'il a présentée dans le cas de cette question.

M. GRAHAM: Je déplore l'ignorance de mon honorable ami dans cette question, mais je n'y puis rien.

M. PUGSLEY: Vu que l'honorable ministre a déclaré qu'il se proposait d'étudier la question de savoir si ce projet de loi ne devrait pas contenir certaine disposition relative aux articles énumérés dans l'annexe C, et aussi aux marchandises indiquées à l'annexe B, ne serait-il pas raisonnable que le comité levât sa séance et permît à mon honorable ami l'avantage d'examiner à fond ces détails importants? Autant que je suis concerné, je crois qu'on devrait arrêter quelque disposition dans ce sens. Mon honorable ami constatera que si l'on doit biffer complètement l'annexe C, le même argument pourra être invoqué contre l'annexe B, d'après notre avis. On épargnerait du temps, si l'honorable ministre consentait à ce que le comité levât sa séance, ce qui permettrait à mon honorable ami d'étudier sérieusement cette question.

M. FOSTER: Je désire ardemment faire avancer ce projet de loi. Nous avons eu un débat très sérieux au sujet de l'article 3 et

je ne vois pas qu'on puisse modifier sensiblement cette disposition. On peut discuter à bon droit la question de savoir si l'on doit ou non ajouter une autre disposition à ce projet de loi, ou bien approuver la révocation de cette convention telle quelle. Quoiqu'il en soit, cette rédaction n'importe pas autant dans le cas qui nous occupe, que s'il s'agissait de la rédaction d'un traité solennel; ce n'est, après tout, qu'une convention. Je n'entends pas dire qu'une convention ne devrait pas être observée à la lettre, mais je fais simplement observer qu'il y a une différence entre un traité conclu entre des nations souveraines et une convention de la nature de celle-ci.

M. PUGSLEY: Quelle est la différence?

M. FOSTER: Oh! elle n'est pas si grande que ça. Si je n'agrée pas les avis que l'on m'a suggérés relativement au paragraphe (b), c'est parce que depuis quinze ans, les Antilles bénéficient du traitement de faveur que nous avons accordé à l'Angleterre sans qu'elles se soient jamais imposé le moindre sacrifice pour nous. Elles pourraient peut-être continuer pendant des années encore à jouer de ces mêmes avantages sans rien donner en retour, mais les voilà qui nous offrent quelque dédommagement et, je dois le dire, pour agir de la sorte, il faut qu'elles s'imposent certains sacrifices. Pour nous montrer leurs bonnes dispositions, pour nous accorder un traitement de faveur et faire avec nous une convention de réciprocité commerciale, elles ont fait tout ce que les circonstances leur permettaient de faire. Ne pourraient-elles pas dire ceci: Nous sommes venus au Canada pour faire une convention, nous vous avons accordé une réduction de droits de 20 pour 100, et c'était là la première concession que nous vous faisions; vous admettez tous les pays britanniques, sauf l'Australie, à bénéficier du tarif spécial que vous avez établi en faveur de l'Angleterre; ce traitement de faveur, vous l'accordez à toutes les autres colonies et possessions britanniques; cela étant, en quelle vilaine posture ne serions-nous pas si ayant fait une convention, celle-ci devait avoir pour conséquence de rendre le régime de faveur que nous accorde le Canada moins avantageux que celui auquel il admet tous les autres pays à bénéficier?

Ce paragraphe (b), les Antilles n'en ont pas demandé l'insertion. Il ne se trouve pas dans la convention, mais il fut bien entendu que tant que le régime de faveur établi à l'égard de l'Angleterre subsisterait, elles en jouiraient. On pourrait biffer ce paragraphe, mais ce serait commettre une injustice à l'égard des Antilles, étant donné que toutes les autres colonies et possessions britanniques jouissent sans retriction du régime de faveur. Le paragraphe est une preuve de nos bonnes dispositions.

M. MACDONALD: N'est-il pas inséré dans la convention?

M. FOSTER: Non, parce que la convention tend à quelque chose de durable pour les pays qui y sont parties; mais on n'en eut aucune intention de faire cesser le règne des bonnes dispositions que le régime de faveur établi à l'égard de l'Angleterre nous vaut dans presque tous les pays britannique de l'univers. Je ne crois pas que la Chambre désire voir biffer ce paragraphe.

M. PUGSLEY: Je ne crois pas que l'on ait d'objections aux articles 6, 7, 8 et 9; il ne restera donc plus qu'à étudier les articles 3, 4 et 5 lorsqu'on reprendra la discussion du projet. Si l'article 3 doit y subsister, j'aimerais que la disposition applicable à l'annexe B le fût également à l'annexe C. Pour cela, il suffirait de modifier la disposition de façon à ce qu'on y lise: "aux annexes B et C", au lieu de: "à l'annexe B" seulement. Pourquoi n'examinerions-nous pas les articles 6, 7, 8 et 9, pour laisser momentanément les autres de côté?

M. FOSTER: Fort bien!

Sur l'article 6 (autres colonies à l'annexe D).

M. MACDONALD: Si les îles Bahama, les Bermudes et les Etats-Unis venaient à conclure ensemble un traité de commerce, la présente convention serait-elle avantageuse au Canada?

M. FOSTER: Cette convention restera en vigueur pendant trois ans. Mais je ne sache point que ces colonies recherchent la conclusion d'un tel traité.

M. MACDONALD: C'est pourtant ce que j'ai lu dans les journaux.

M. FOSTER: Mes renseignements sont différents. Il existe une commission du tarif à Washington; on y a proposé de réduire les droits de douane sur les limons importés aux Etats-Unis et d'abolir ceux qui frappent divers autres produits des tropiques. Les personnes qui, aux îles Bahama et en d'autres îles des Antilles, s'intéressent à la culture des limons et d'autres fruits, ont devant cette commission des représentants qui demandent l'abolition ou la réduction des droits sur les limons; mais cela ne veut pas dire que le gouvernement des Bahamas ou celui des Bermudes songent à un traité de réciprocité.

M. MACDONALD: Supposez, par exemple, que la Guyane anglaise conclu avec les Etats-Unis un traité de commerce portant sur l'un quelconque des produits mentionnés dans la présente convention, ne serions-nous pas obligés d'accorder quelque privilège aux Etats-Unis?

M. FOSTER: Nullement, du moins comme conséquence de quelque convention que nous aurions faite avec la Guyane anglaise.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre a-t-il étudié le point que je lui ai signalé à la séance où il déposa son projet de loi?

Le gouvernement de Terre-Neuve a fait part à la commission royale de son désir d'être partie au traité à intervenir entre le Canada et les Antilles. C'est sans doute pour accéder à ce désir que les négociateurs ont inclus Terre-Neuve dans l'annexe. A l'époque où la Chambre fut saisie des résolutions, je m'opposai à ce que les stipulations de l'annexe fussent applicables à Terre-Neuve. Le ministre, à ce moment-là, prit mon objection plutôt pour une plaisanterie. Je bornerai mon insistance à lui dire que Terre-Neuve ne devrait pas figurer à cette annexe, mais à une annexe distincte. Je ne sais pas trop comment on pourrait bien remédier à cela; mais suivant la lettre de la convention, tous les articles que Terre-Neuve pourrait expédier aux Antilles seraient considérés comme provenant des Antilles, alors que ces dernières ne les produiraient pas.

M. FOSTER: Elle pourrait les exporter au Canada.

M. MACLEAN (Halifax): Oui, exporter au Canada des articles mentionnés à l'annexe B, et que Terre-Neuve ne produit pas. C'est une erreur qu'il vaut la peine d'examiner, bien qu'elle ne soit pas de nature à nuire au Canada.

M. FOSTER: C'est une erreur qui n'a pas plus d'importance en théorie qu'en pratique. Au point de vue pratique, elle pourrait peut-être avoir quelque importance; ou peut-être aussi trouver mieux que cela. Terre-Neuve tenait a être mentionnée dans la convention pour sauvegarder ses droits, et pour quelque autre raison semblable. Cette colonie n'étant pas partie à la convention, et comme elle n'a pas pris part aux négociations, les représentants du Canada et ceux des Antilles ne pouvaient pas prendre d'engagements en son nom. Les relations les plus cordiales existent entre le Canada et Terre-Neuve, de même qu'entre les Antilles et Terre-Neuve; et plusieurs des délégués des Antilles ont ouvertement déclaré que lorsque viendrait le moment de rendre leurs règlements douaniers et leurs lois conformes à la convention, ils témoigneraient les plus grands égards à Terre-Neuve. Sans être en mesure de l'affirmer, je suis convaincu qu'ils useront envers Terre-Neuve des mêmes procédés qu'à l'égard des autres colonies anglaises.

M. MACDONALD: A l'heure actuelle, le régime de faveur n'est-il pas applicable à Terre-Neuve?

M. FOSTER: Non.

(L'article est adopté.)

M. MACDONALD.

Sur l'article 7. (Le traité s'étend au Royaume-Uni et aux autres colonies):

M. MACDONALD: Que signifie cet article?

M. FOSTER: Qu'en certains cas de peu d'importance, quand on viendrait à changer le chiffre des droits sur les produits étrangers, on pourra faire des modifications plus sensibles, et que les colonies des Antilles continueront à bénéficier du taux des quatre cinquièmes. Si les produits des Antilles venaient jamais à être admis au Canada à la faveur de droits moins élevés que ceux dont seraient, sous le régime de faveur établi à l'égard de l'Angleterre, frappés ceux des autres pays britanniques, ceux-ci seraient admis à jouir du même avantage.

(L'article est adopté, et le comité rend compte de ses délibérations.)

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

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 24 janvier 1913.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informé cette Chambre que j'ai reçu le message suivant du secrétaire de Son Altesse Royale, le Gouverneur général:

Cabinet du Secrétaire
du Gouverneur général,
A l'honorable Orateur,
De la Chambre des communes.

Ottawa, 24 janvier 1913.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le très honorable Juge en chef du Canada, agissant en qualité de député de Son Excellence le Gouverneur général se rendra à la salle des séances du Sénat cet après-midi à quatre heures et demie pour y sanctionner une loi adoptée au cours de la présente session du Parlement par le Sénat et la Chambre des communes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. C. LOWTER, lt.-col.,
Secrétaire du Gouverneur Général.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. M. Coderre: Rapport de la commission du service civil pour l'année se terminant le 31 mars 1912.

DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX RECLAMATIONS CONTRE LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

M. MACDONALD (Pictou) demande à déposer un projet de loi (n° 95) à l'effet de

modifier le chapitre 26, des Statuts de 1909-1910, intitulé: "Loi relative au règlement de petites réclamations résultant de dommages causés par les chemins de fer de l'Etat".

Il y a quelques années, monsieur l'Orateur, le Gouvernement déposait devant cette Chambre un bill portant le titre que vous avez eu quelque difficulté à lire il y a un instant, concernant les nombreuses petites réclamations de presque tous les jours contre le chemin de fer intercolonial.

Le Gouvernement avait été amené à déposer cette loi parce que les réclamations judiciaires étaient devenues si nombreuses que le département ne suffisait plus à la tâche de les examiner. On n'avait pas découvert encore la procédure employée pour les compagnies ordinaires en pareille matière et elle n'existait pas sur le chemin de fer intercolonial. Le but de cette loi était de faire porter ces réclamations devant les cours de comté des différentes provinces où ces cours existent, ou, dans la province de Québec, devant le tribunal ayant la juridiction voulue, pour y être jugé suivant la loi.

Autrefois, toutes ces réclamations devaient être portées devant la cour d'Echiquier, où, naturellement, les procédures sont compliquées, et comme ce tribunal ne siège que très rarement dans les provinces, ce n'était pas le tribunal qu'il fallait pour faire juger ces réclamations. Le défaut, cependant, de cette loi était que la juridiction de ces différents tribunaux était limitée à $200. Il n'y avait aucun sens ni bonne raison de limiter à $200 la juridiction de ces tribunaux dans ces cas particuliers. Toutes les cours de comté dans les différentes provinces ont juridiction dans toutes les causes ne dépassant pas $500. J'ai essayé à cette époque-là de faire comprendre au ministre de la Justice qu'il était désirable et raisonnable que les cours de comté eussent dans les réclamations contre les chemins de fer du gouvernement la même juridiction qu'elles avaient dans les causes entre particuliers et que je ne pouvais pas voir de bonnes raisons de limiter leur juridiction à $200 en pareil cas.

Le but du bill que je propose est de donner aux cours de comté ou aux autres tribunaux de juridiction compétente dans les provinces où il n'y a pas de cours de comté, le droit de juger des demandes de réclamation jusqu'à la somme de $500 au lieu de $200, c'est le seul article du bill.

J'espère que le ministre fera de ce bill une mesure du Gouvernement. Aucun bill n'a encore pendant la présente session atteint sa deuxième lecture, mais la méthode actuelle de statuer sur ces réclamations doit être pour le département et ses fonctionnaire une telle source de difficultés que je crois que le ministre accueillera favorablement la loi que je propose.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Est-ce que loi actuelle permet aux cours de comté d'entendre les réclamations contre les chemins de fer de l'Etat jusqu'à la somme de $200?

M. MACDONALD: Oui. Dans la Nouvelle-Ecosse les cours de comté ont le droit de juger les réclamations qui ne dépassent pas $200, et dans un très grand nombre de cas, le public a profité de cette facilité.

Dès que le principe est reconnu que ces réclamations peuvent être soumises à un tribunal de juridiction compétente, il ne paraît pas y avoir de raisons pour empêcher le même tribunal d'avoir au sujet de ces réclamations la même juridiction que dans les réclamations entre particuliers.

Le bill propose de porter de $200 à $500 la limite des réclamations contre le département des Chemins de fer, qui sera ainsi débarrassé de beaucoup de tracas et ce moyen permettra en même temps aux intéressés d'obtenir une décision prompte de leurs demandes. Je serais heureux si le ministre des Chemins de fer voulait bien prendre cette proposition de loi à son compte afin d'en faciliter l'adoption pendant la présente session.

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

1re LECTURE

De divers projet de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 96), déposé par M. Sharpe (Lisgar), concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Nord;

Le 2e (bill n° 97), déposé par le même, concernant la compagnie des embranchements du chemin de fer canadien du Nord;

Le 3e (bill n° 98), déposé par M. Currie, relatif à la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario et ayant pour objet de ratifier l'achat d'une partie de la ligne de Carillon à Grenville;

Le 4e (bill n° 99), déposé par M. Guilbault, concernant la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec;

Le 5e (bill n° 100), déposé par M. Fowler, relatif à un brevet appartenant à l'honorable Ambroise Richard et consorts;

Le 6e (bill n° 101), déposé par M. Macdonell, concernant un brevet appartenant à M. Frederick-Jacob Newman et consorts;

Le 7e (n° 101), déposé par M. Wilson (Wentworth), concernant la compagnie du chemin de fer de Niagara à Sainte-Catherine et à Toronto.

EXAMENS DES MARINS.

M. BELAND: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais demander au ministre de la Marine s'il a reçu des nouvelles des examens de marins qui ont

eu lieu à Londres, Angleterre, le 13 janvier dernier; peut-il nous dire quel a été le résultat de ces examens pour les jeunes Canadiens qui s'y sont présentés?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Le département naval n'a encore reçu aucun rapport officiel, mais il a appris par une autre source que tous les candidats canadiens ont réussi, et on me dit qu'ils ont presque tous passé dans la première catégorie. Je communiquerai à mon honorable ami les renseignements obtenus.

GREVE DE PORCUPINE.

M. VERVILLE: Le ministre du Travail a-t-il quelques renseignements à communiquer à la Chambre au sujet de l'arrestation des chefs ouvriers dans la grève de Porcupine, et leur condamnation à une amende de $300 ou trois mois d'emprisonnement?

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): J'ai lu dans les journaux une dépêche télégraphique à ce sujet. Cette dépêche dit que les chefs ont été condamnés à l'amende ou à l'emprisonnement; elle dit aussi qu'un appel sera interjeté contre ce jugement, et, dans ce cas-là, aucune action ne sera prise tant que l'appel n'aura pas été jugé. Je me suis enquis auprès du procureur général d'Ontario afin d'être mis au courant des faits, et voir ce qu'il y a à faire, si l'on peut faire quelque chose.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA CONVENTION DE COMMERCE AVEC LES ANTILLES.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion sur le bill n° 28, déposé par l'honorable M. Foster, ministre du Commerce, relatif à une convention entre le Canada et certaines colonies des Antilles.

M. l'Orateur suppléant prend le bureau

Sur l'article 3 (droits sur les marchandises inscrites dans l'annexe B).

M. PUGSLEY: On se rappelera que lorsque nous avons discuté ce bill hier soir, nous avons adopté les articles 6, 7, 8 et 9, mais que les articles 3, 4 et 5 ont été laissés en suspens pour étude ultérieure. Mon honorable ami le ministre du Commerce nous a promis hier de décider aujourd'hui si le bill serait modifié de façon à mettre les marchandises énumérées dans l'annexe B sur le même pied que celles de l'annexe C. Le bill s'écarte, ainsi que nous le prétendons, des conditions de la convention en limitant la préférence sur les marchandises énumérées dans l'annexe B aux marchandises expédiées directement des colonies désignées ou d'un autre pays britannique, mais la même condition n'est pas imposée pour les marchandises énumérées dans l'annexe C. Dans mon opinion nous n'avons pas le droit de modifier d'aucune façon dans ce bill les conditions de la convention, et si nous votons le bill tel qu'il est, nous nous écartons entièrement de la convention en ce qui concerne les marchandises énumérées dans l'annexe B, mais nous respectons la convention en ce qui concerne les marchandises énumérées dans l'annexe C. Je crois que les deux annexes devraient être libellées de même façon.

L'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce): Je me rappelle avoir dit à mon honorable ami, lorsqu'il a fait ses observations au sujet des marchandises énumérées dans l'annexe C, que je ne voyais pas bien dans le moment la raison de la différence entre les deux annexes; je suis encore de cet avis. Je proposerai d'ajouter un nouvel article 4, après l'article 3, ce qui mettra les importations prévues à l'annexe C dans la même position exactement que les marchandises énumérées dans l'annexe C. Je n'ai pas changé d'avis au sujet de ce qu'il est nécessaire et mieux de faire à l'égard de l'article 3 tel qu'il figure dans le projet de loi. Je dois rappeler à la Chambre une ou deux choses, qui ont probablement été bien discutées hier, mais qui le seront encore aujourd'hui, sans doute. J'exposerai mes vues à leur égard, afin que nous puissions commencer la discussion de nouveau, si c'est nécessaire.

Toute la question porte, ainsi que mon honorable ami le prétend, sur le droit du Parlement de modifier, dans la loi que nous adopterons, la lettre ou l'esprit de la convention qui a été passée et consignée dans le document soumis à cette Chambre; il s'agit aussi de savoir si la loi en discussion est conforme à l'esprit et au but de la convention, ou si elle les altère, soit à notre désavantage, soit au désavantage des Antilles. Je déclarerai dès maintenant que le bill est absolument conforme à ce qui a été compris et entendu entre les délégués du Canada et des Antilles à la conférence, et conforme aussi aux termes de la convention elle-même. J'ai dit pourquoi j'étais de cet avis, mais je répéterai brièvement mes arguments, tout en les développant un peu plus qu'hier soir. En premier lieu les délégués des Antilles n'ont jamais, durant toutes les négociations, ainsi que pourra le voir mon honorable ami s'il en lit le compte rendu, soulevé la question qu'ils stipulaient ou qu'ils s'attendaient que le passage par les douanes d'un pays étranger des marchandises entre les deux pays aurait lieu d'une façon différente de celle qui est maintenant en usage et l'a été pendant les quinze dernières années, pour ne pas aller plus loin en arrière.

Que voulaient tous les délégués à la conférence? Le but principal et presque exclusif des négociations était de régler les impôts douaniers sur les articles et produits qu'un pays envoyait à l'autre. Le but de la conférence n'était pas de changer les lois et règlements des douanes; ce que nous cherchions, c'étaient les avantages ou la préférence qu'un pays pourrait donner à l'autre, avantages qui devaient se traduire dans le taux des impôts dont ces articles sont frappés. Cela étant vrai, que demandaient les délégués des deux pays? Les délégués des Antilles étaient des hommes d'affaires, des hommes engagés dans le commerce, et qui étaient au courant de la manière dont les marchandises étaient transportées entre les deux pays; ils savaient parfaitement que les marchandises exportées par les Antilles pendant les quinze dernières années, pour ne pas remonter plus haut, pouvaient suivre deux routes. Leurs marchandises bénéficiaient de la préférence britannique, qui est le tarif de préférence le plus avantageux que nous accordons à aucun pays. Pendant quinze ans, les Antilles ont commercé avec nous.

Ils étaient à même d'expédier leurs marchandises de ports des Antilles anglaises à destination directe de ports canadiens ; ou encore, ils pouvaient expédier ces marchandises, et de fait ils les expédiaient en grandes quantités, par une autre route imposant un transit en territoire étranger. Pour jouir des avantages du régime préférentiel anglais, leurs marchandises devaient transiter dans le pays en question, en conformité de certains règlements et textes de loi. A partir des Antilles anglaises elles devaient être consignées à destination d'un port canadien quelconque; puis on pouvait les diriger sur un port des Etats-Unis, où elles passaient en entrepôt et transitaient sous ce régime; puis, elles étaient ainsi acceptées à leur lieu de destination au Canada. Au point de vue du tarif, le résultat était à tous égards absolument le même que si les marchandises étaient arrivées directement au port canadien à provenance d'un port des Antilles: les avantages du régime préférentiel anglais dont les Antilles ont joui durant ces quinze années restaient les mêmes. Il leur était impossible de faire traverser le territoire américain à leurs marchandises, si ce n'est en se conformant aux exigences de la loi douanière canadienne et des règlements fondées sur elle. Ils ne l'ignoraient pas. Ils ne cherchèrent pas à s'assurer de plus amples privilèges; ils ne demandèrent pas, par exemple, de faire de New-York, de Portland ou d'aucun autre port des Etats-Unis une sorte de centre de distribution pour les marchands américains, qui y feraient venir des marchandises des Antilles, les y mettraient en entrepôt, les écouleraient ensuite tantôt sur un point, tantôt sur un autre, et nous les expédieraient en colis à leur convenance, quittes à prétendre que leur lieu d'origine étant les Antilles, il y avait lieu de leur accorder le bénéfice du régime préférentiel anglais

M. OLIVER: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question: à l'heure qu'il est, est-ce un régime de transit direct qui est en vigueur, ou est-ce ce commerce d'occasion dont il a parlé?

M. FOSTER: L'honorable député désire savoir quel est le régime en vigueur actuellement et depuis quinze ans? Je réponds que c'est celui du transit absolument direct. J'en étais à dire que, ayant cet état de choses présent à l'esprit, les délégués ont tiré leurs conclusions. Sachant à quoi s'en tenir, ils ne demandèrent pas la concession de plus amples privilèges. Je ne pense pas qu'ils en eussent le désir; il est certain qu'ils n'en ont pas fait la demande. Aux termes de la présente mesure, ils jouiront exactement de ce dont ils ont joui depuis quinze ans.

M. PUGSLEY: Apparemment, aux termes du traité, ils obtiennent plus de latitude, bien que peut-être ils ne l'aient pas demandé.

M. FOSTER: Ils n'obtiennent pas de conditions meilleures en ce qui regarde les droits à payer, le mode d'expédition ou les règlements et lois à observer.

M. PUGSLEY: Alors pourquoi l'honorable ministre n'approuve et ne ratifie-t-il pas tout simplement le traité? Songe-t-il à introduire une restriction que le traité ne comporte pas?

M. FOSTER: C'est une autre question que j'aborderai plus tard. Mais j'ai fixé le sens de cette partie-ci. Ces honorables députés reconnaissent-ils que, aux termes de cette mesure, nous arrivons absolument au résultat que j'ai indiqué? Leur accordons-nous en matière de transit direct par New-York, ou aucun autre port des Etats-Unis, les mêmes droits que ceux dont ils ont joui depuis quinze ans?

M. MACDONALD: Pourquoi tiendriez-vous tant à leur imposer cette condition?

M. FOSTER: Commençons par bien nous comprendre nous-mêmes.

M. OLIVER: Mon interprétation diffère de celle de l'honorable ministre. Si je saisis bien, cette stipulation interdit absolument et expressément l'importation de marchandises par voie de New-York. Je ne me prononce pas sur l'opportunité ou l'inopportunité d'une telle attitude; tout ce que je dis, c'est que je n'accepte pas son interprétation. Voici ce que je lis dans le projet de loi:

Les articles énumérés dans l'annexe B dudit traité n'auront droit aux avantatges ou concessions qu'accorde la présente loi que lorsque ces articles sont transportés directement par navires, sans transbordement, à un port maritime ou fluvial en Canada et viennent de l'une des diverses colonies qui sont parties audit traité.

M. FOSTER : Où cela se trouve-t-il?

M. OLIVER: Dans l'article 5.

M. FOSTER : L'honorable député discute une tout autre question que celle dont j'ai entretenu la Chambre. L'article 5 parle d'un droit éventuel que nous pouvons exercer à l'occasion. J'expliquerai cela plus tard. Nous n'en sommes pas à discuter la disposition relative à l'envoi direct ou autre des marchandises comme condition mise à la jouissance du tarif de faveur.

M. OLIVER: J'avais une idée contraire. L'honorable ministre voudra-t-il dire quel est l'article en délibération.

M. FOSTER : L'article 3, comme l'honorable député devrait le savoir. Il ne faut pas le confondre avec l'article 5, qui règle un aspect de la question dont nous aurons à nous occuper plus tard.

M. OLIVER : A ce sujet même, l'article 3 se sert du mot "direct".

M. FOSTER : Oui.

M. OLIVER: N'est-il pas juste et raisonnable de conclure que le mot "direct" employé dans l'article 3 a le même sens que dans l'article 5?

M. FOSTER : Non, il n'est pas raisonnable de le supposer, car il n'en est rien. Si l'honorable député veut me le permettre.

M. OLIVER : Je laisse toute liberté à l'honorable ministre, s'il veut nous expliquer pourquoi il n'en est rien.

M. FOSTER : Je ne pensais pas me trouver dans le cas d'expliquer à un ancien ministre de la couronne une proposition aussi élémentaire que celle-là.

M. OLIVER: Tout de même, je compte que l'honorable ministre daignera me fournir l'explication demandée.

M. FOSTER : Si je ne puis m'en dispenser, je vais le faire. Que l'honorable député se reporte au tarif douanier de 1907, et qu'il prenne connaissance de l'article 3 de la loi qui a été en vigueur depuis 1907, et dont le principe a été appliqué depuis quinze ans, il y trouvera exactement la même disposition:

Les taux des droits de douane, s'il en est, qui sont énoncés dans la 1ère colonne: "Tarif de préférence britannique", s'appliquent aux produits, naturels ou fabriqués, des pays britanniques, lorsque ces produits sont importés directement de quelque pays britannique.

Et dans ce tableau figurent les noms suivants: Bermudes, îles Bahama, île Turque, îles du Vent, îles sous le Vent, la Barbade, Trinidad et la Guiane anglaise. Maintenant sous l'empire de la loi du tarif dans son état actuel, les transports directs ne sont pas restreints aux envois par navire de port en port, mais le "transport direct" est défini dans la loi des douanes. Je me reporte à la loi des douanes, et je lis l'article 50, dont une partie est ainsi conçue:

Le Gouverneur en conseil peut prescrire que, dans les cas et aux conditions mentionnées dans l'arrêté du conseil, les effets exportés d'un pays au Canada, de bonne foi, mais passant en transit par un autre pays, soient évalués, pour les droits, comme s'ils étaient importés directement du pays mentionné en premier lieu.

Ainsi, l'envoi direct, tel que le définit la loi des douanes, peut être direct du port de la Barbade à Montréal, en passant par New-York ou aucun autre endroit des Etats-Unis.

M. PUGSLEY : Cela permettra-t-il de mettre les marchandises en entrepôt à New-York, comme le ministre des Douanes l'a déclaré hier?

Les marchandises ne devront-elles pas transiter sans interruption pour ainsi dire?

M. FOSTER : Exactement comme nous l'avons dit hier.

M. PUGSLEY : Alors l'honorable ministre me permettra-t-il de demander. . .

M. FOSTER : Pas tout de suite. Je désire terminer la lecture de cet article, et j'en viendrai au point soulevé par l'honorable député. Voici la clause conditionnelle :

Toutefois les effets qui ont été déclarés pour la consommation ou pour l'entrepôt...

C'est-à-dire aux Etats-Unis.

...ou que l'on a laissés en douane, sans les réclamer, ou que l'on a laissés dans un but quelconque, dans un pays intermédiaire entre un pays d'exportation et le Canada, ne sont pas considérés comme étant en transit dans ce pays intermédiaire, mais sont traités comme des marchandises importées de ce dernier pays et sont évalués et frappés de droits en conséquence.

Ainsi, par exemple, un envoi est effectué de la Barbade à Montréal en passant par New-York. Rendu à New-York, le navire décharge sa cargaison sur le quai, et celle-ci est expédiée à Montréal par chemin de fer en entrepôt. C'est là un envoi direct. Mais si l'expéditeur fait sa déclaration en conformité des exigences de la douane américaine, puis met les marchandises en entrepôt. . .

M. PUGSLEY: Sous scellés.

M. FOSTER: Sous scellés, doubles scellés, si vous voulez, autant de scellés qu'il

vous plaira. Lorsque cet envoi quitte cet entrepôt, il devient, aux termes de la loi des douanes, un envoi direct de New-York au Canada, et non pas de la Barbade au Canada, et dès lors le taux du droit est établi suivant la valeur des marchandises à New-York, et le droit perçu comme s'il s'agissait de marchandises d'origine américaine.

M. MACDONALD: Le ministre se propose-t-il d'insérer dans le projet de loi une disposition déclarant cet article de la loi des douanes applicable dans le cas prévu par le présent article?

M. FOSTER: De quoi voulez-vous parler?

M. MACDONALD: Se propose-t-on d'insérer dans ce bill un article qui déclare l'article 50 de la loi des douanes applicable dans le cas de cet article-ci? Autrement il sera censé ne pas s'appliquer.

M. FOSTER: Cela est prévu à l'article 3. C'est sur ce sujet que toute la discussion a roulé durant huit ou dix heures.

M. MACDONALD: L'honorable ministre paraît croire que se servant des termes contenus dans la loi des douanes et dont l'interprétation est fournie par le texte de cette loi même, cette loi aura son application dans le cas prévu par la présente mesure sans qu'on se donne la peine de le déclarer ici. C'est ce que je me demande. Le ministre emploie les mots suivants: " importés directement d'un pays anglais ". Dans la loi du tarif douanier les mots ajoutés: " au Canada " ne se trouvent pas, et il se réfère à la loi des douanes pour y chercher l'interprétation de la loi du tarif douanier, et il en conclut que l'article 50 de la loi des douanes doit nécessairement avoir son application dans le cas du présent bill. Il devrait insérer une disposition précise à cet effet, et alors son raisonnement aurait une base solide.

M. FOSTER: Que l'on vote le bill tel qu'il est et la validité de mon raisonnement ne me donne aucune inquiétude. Je ne reconnais pas que la loi du tarif douanier de 1907 ne renferme pas les mots " au Canada ". L'article 6 s'exprime ainsi: " quand ces marchandises sont importées au Canada ".

M. MACDONALD: Je pensais que c'était le paragraphe 1er que le ministre avait cité.

M. FOSTER: Le paragraphe 1er n'est qu'une annexe de l'article 3 et énumère les divers pays qui jouissent du régime préférentiel anglais. L'article 3 est applicable à tous les pays indiqués dans cette liste. Je pense m'être expliqué assez clairement.

Sir WILFRID LAURIER: Suivant moi, le ministre n'a pas débrouillé la question. " Direct " dans la loi des douanes signifie " direct ", c'est-à-dire un envoi d'un port sur un autre port. Si un article exporté au Canada ne vient pas directement au Canada, mais passe par un port étranger, ce n'est plus un envoi direct, et l'article 50 autorise le Gouverneur en conseil à mettre sur le pied d'envois directs certains envois qui, en route, ont stationné en pays étranger. La loi s'exprime ainsi:

Le Gouverneur en conseil peut prescrire que, dans les cas et aux conditions mentionnées dans l'arrêté du conseil, les effets exportés d'un pays au Canada, de bonne foi, mais passant en transit par un autre pays, soient évalués, pour les droits, comme s'ils étaient importés directement du pays mentionné en premier lieu.

C'est-à-dire que le Gouverenur peut, par décret rendu en conseil, permettre que certaines marchandises qui ne sont pas venues directement au Canada soient considérées comme étant venues directement. Mais c'est là une exception, ce n'est pas la règle. Le Gouvernement a simplement le droit d'ordonner qu'un envoi indirect ait le bénéfice du traitement que la loi ne reconnaît que dans le cas d'envois directs.

M. FOSTER: Si l'objection du très honorable leader de l'opposition a quelque portée, c'est celle-ci: vous êtes à légiférer relativement à ce traité; si cette loi est votée, le mot "direct" se trouve inséré, et les marchandises devront venir par voie directe. Telle est la prétention de l'honorable membre, et ce n'est pas un envoi direct lorsque les marchandises passent par New-York. Telle est l'affirmation de l'honorable leader de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER: Pas du tout.

M. FOSTER: Et il affirme qu'en envoi passant par New-York ne peut être considéré envoi direct que lorsque le Gouvernement s'est prévalu des pouvoirs que lui confère l'article 50?

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement.

M. FOSTER: Le Gouverneur en conseil l'a fait. Le décret du conseil reconnaissant la validité, le caractère direct de ce mode d'expédition ou d'envoi est en vigueur depuis des années presque innombrables dans notre pays, depuis le premier établissement d'un régime de transit, et quels que soient les changements apportés au tarif, quelles que soient les modifications des droits effectuées par les Chambres, le décret en conseil prévoit le cas, il est général dans son application.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne crois pas.

M. FOSTER: La prétention du très honorable leader de l'opposition est-elle que nous devons nous mettre à l'œuvre sur-le-champ et rendre un nouveau décret en conseil

sur le sujet avant qu'il leur soit loisible de faire un envoi de cette nature?

Sir WILFRID LAURIER: J'attire l'attention de l'honorable ministre sur ce point. Il a déclaré, je pense, il y a un instant, que des envois faits dans ces circonstances, passant par New-York, devaient être considérés comme envois directs. Je lui fais observer que telle n'est pas la loi, mais que le Gouvernement peut reconnaître à certains envois, dans des conditions à être déterminées par lui, qu'ils passent par New-York ou d'aucun autre pays, le caractère d'envois directs. C'est là une attribution spéciale dont le Gouvernement est investi. Mais, aux termes de la loi générale, un envoi direct est un envoi direct. Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il y a déjà beau jour que le Gouvernement a reconnu aux envois à provenance des Antilles anglaises et passant par les Etats-Unis le caractère d'envois directs, avec les avantages y attachés.

M. FOSTER: Que le très honorable membre ne se contente pas de mentionner ici les Antilles anglaises; cela fait partie de notre système général des douanes, l'administration détenant ce pouvoir du législateur et l'exerçant par le moyen de règlements en vue de la bonne conduite des affaires publiques.

Sir WILFRID LAURIER: Le Gouvernement a décidé que lorsque certains envois passeraient par les Etats-Unis dans certaiens conditions décrites par lui, ces envois jouiraient des avantages accordés dans le cas d'envois directs et jouiraient aussi du traitement préférentiel anglais. Cela dépend du Gouvernement. Le présent projet de loi tend à ratifier un traité conclu entre deux pays et qui doit être ratifié tel qu'il est. Si nous devions par législation porter atteinte à la convention ainsi conclue, notre législation devrait être ratifiée et acceptée par l'autre partie contractante. Voici ce que renferme le bill actuellement:

Dès que ledit traité sera entré en vigueur, selon ses termes et dispositions, et tant qu'il demeurera en vigueur, il devra être prélevé, perçu et payé des droits de douane sur tous les articles énumérés à l'annexe B dudit traité et étant des produits ou objets manufacturés dans l'une des colonies qui sont parties ou traité, lesquels articles sont importés directemet au Canada d'un pays britannique quelconque ou retirés d'entrepôt pour la consommation au Canada, s'ils sont importés comme susdit.

Mon honorable ami pense-t-il qu'une fois la convention ratifiée par le Parlement et par les législatures des Antilles, les termes de cette loi puissent être ensuite changés par décret du conseil? C'est là le point à élucider, et la chose me paraît fort douteuse.

M. FOSTER.

M. FOSTER: Pour moi, c'est aussi clair qu'il est possible. Je penche à croire que mon très honorable ami n'exerce pas dans ce cas-ci sa perspicacité et son jugement habituels; car, autrement, il comprendrait que les ordonnances du conseil, une fois que la présente loi serait mise en vigueur et que des marchandises commenceront à entrer dans ce pays sous l'empire de nos lois douanières, feront nécessairement partie de ces dernières lois. Elles sont là, et le système fonctionne. Quand la loi aura été adoptée, vous n'aurez plus à vous préoccuper de rien. Le commerce continuera de suivre les voies auxquelles il est habitué depuis trente ou quarante ans, et la présente loi respectera une coutume si bien établie. De fait, le transit, avec halte à l'entrepôt, existe dans nos mœurs.

M. EMMERSON: Je ne comprends pas bien cette affaire. Le projet de loi qui nous occupe en ce moment a été amené devant la Chambre dans le but de donner effet aux termes de la convention passée entre le gouvernement canadien et les diverses colonies. Mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie a dit hier soir que le peuple des Antilles, qu'il pense n'être pas aussi riche que le peuple du Canada, s'est donné beaucoup de tourment pour s'assurer certains avantages; celui, entre autres, de pouvoir exporter sur notre sol tous les articles énumérés dans la liste B:

Etant des produits ou objets manufacturés dans l'une des colonies qui sont parties au traité, lesquels articles sont importés directement au Canada d'un pays britannique quelconque, ou retirés d'entrepôt pour la consommation au Canada, s'ils sont importés comme susdit:

(a) Au taux des quatre cinquièmes des droits de douane.

Et ainsi de suite. Pour obtenir ce droit, ils ont fait certaines concessions. Mais voici que maintenant le ministre du Commerce et de l'Industrie cherche à restreindre les droits qui leurs sont reconnus par l'article 2 de la convention.

M. PUGSLEY: Il change les termes de l'accord.

M. EMMERSON: Oui, en limitant la chose aux seules marchandises directement importées. Pour ce qui est de faire bénéficier les Antilles de la disposition de notre loi de douanes relative au tarif de faveur établi en vue de l'Angleterre, je comprends cela. On sait que ce tarif n'est pas la conséquence d'un traité ou d'un arrangement et que ça été de son plein gré que le Canada l'a établi en faveur de la Grande-Bretagne et des colonies. Il permettait à ces dernières d'exporter sur ce pays-ci certaines marchandises jouissant de certains avantages et de certaines faveurs et, pour faire

cesser tout malentendu, il fut dans le temps adopté certaines mesures régissant les importations de marchandises que ce tarif avantageait.

Le ministre du Commerce nous a lu ce que dit la loi à cet égard; mais il va plus loin, et il tente d'expliquer que le mot "importé" de l'article 2 de la convention doit s'entendre comme si l'on y avait ajouté: "subordonnément aux prescriptions de cette ancienne loi de douanes qui s'applique par faveur à la Grande-Bretagne et à ses colonies".. Je ne crois pas que ce mot "importé" ait un sens aussi restreint. J'estime que ces colonies ont le droit, pour les marchandises qu'elles exportent sur notre pays, de bénéficer des avantages de ce tarif, que ces marchandises nous arrivent directement ou indirectement. Lors donc que mon honorable ami insère dans le troisième article de son projet de loi une disposition qui en restreint l'application aux seules marchandises directement importées, il va à l'encontre d'un traité qu'il a solennellement conclu. A mon sens, monsieur le président, ce serait manquer de foi à ces colonies que d'adopter de telles restrictions; c'est aller au delà de nos droits et de nos prérogatives. On s'est plaint de la manière avec laquelle les Etats-Unis ont traité certains accords solennellement conclus. On les a accusés d'un manque de foi à d'autres puissances. C'est là cependant ce que nous allons faire à l'égard des Antilles. Je sais que mon honorable ami se trouve dans une position très humiliante. Il a apparemment négligé d'obtenir en temps utile des Antilles anglaises leur adhésion à ces réserves, et il cherche aujourd'hui à obtenir du Parlement qu'il reprenne aux Antilles un avantage qui leur appartient par un accord auquel il a consenti. C'est, je le conçois, une position humiliante pour lui. Il vaudrait mieux pour mon honorable ami dire tout de suite: Soumettons-nous à la loi, ratifions ce traité, et c'est là tout ce que le projet est appelé à faire.

Mon honorable ami a rempli le rôle qui lui avait été confié; il a obtenu des délégués des Antilles anglaises leur adhésion à certains arrangements de commerce; de son côté, il offrait de faire pour eux certaines choses pendant que, de leur côté, afin d'obtenir de lui ces concessions, ils s'engageaient à faire certaines autres choses. Ils nous ont concédé des avantages sur leurs marchés en considération de notre offre de leur reconnaître certains droits.

Cependant, après tout ce qui c'est fait, mon honorable ami s'adresse au Parlement et il lui demande de consentir à ce que soit insérée dans la loi une disposition qui ne se trouve pas dans un arrangement auquel il a pris part au nom du Canada. Ce dernier n'entend pas le moins du monde manquer de foi aux Antilles. Par la convention, si elle est tout uniment ratifiée, les articles énumérés dans la liste B jouiraient, à leur entrée dans ce pays-ci, de certains avantages, de quelque manière qu'ils y soient apportés et d'où qu'ils viennent, qu'ils soient venus directement ou indirectement. Voilà ce à quoi mon honorable ami a solennellement consenti au nom du Canada lors de la conférence tenue l'an dernier à Ottawa. Il tente maintenant de se reprendre, et il engage le Parlement à déclarer que les privilèges accordés aux Antilles par l'article 2 du traité, le Canada ne peut les reconnaître que dans le cas de marchandises amenées directement sur son sol.

Les explications que nous a données mon honorable ami sont, à mon sens, peu satisfaisantes. Il nous explique bien que la loi du pays l'entend ainsi, mais ce n'est pas de cette façon que s'interprètent les accords internationaux, les traités entre puissances. Il cherche à tirer profit de la situation. Ma prétention est que la Chambre ne doit rien changer à un accord auquel le Canada a pris part, soit pour en modifier, soit pour en restreindre les termes, pas même pour y barrer un t ou y mettre un point sur un i.

Le très honorable M. BORDEN, (premier ministre): Il me semble que l'on peut résumer en peu de mots l'affaire qui se discute en ce moment. Il s'agit de la ratification d'un accord entre le Canada et certaines îles des Antilles. La loi des douanes du pays rend nécessaires certains arrangements prévus par le projet de loi. A l'heure qu'il est, toute marchandise importée des Antilles anglaises est tenue pour avoir été directement apportée dans le pays, même dans le cas où elle serait mise à terre sur un sol étranger, si elle n'y est pas entreposée. Le projet de loi dont la Chambre est en ce moment saisie doit s'interpréter d'une manière conforme aux lois existantes et aux ordonnances que le conseil peut rendre en vertu des dispositions de la loi de douane. Voici donc qu'elle est en ce moment la situation. Par les lois du Canada, et cela s'entend des décrets du conseil qui ont force de loi, les marchandises qui, des Antilles, viennent, par exemple, à New-York, d'où elles sont dirigées sur le Canada, sans avoir séjourné dans un entrepôt, sont regardées comme des marchandises directement importées.

L'objet de cette convention est de modifier le taux des droits à imposer sur les marchandises qui viennent des Antilles au Canada. On n'a certainement pas entendu changer la loi sous quelque autre rapport. Jusqu'ici, toute marchandise qui, à son entrée au Canada, paye tel droit est tenue pour une importation faite directement. A l'avenir, toute marchandise ap-

portée au Canada en vertu des arrangements arrêtés par cette convention devra pareillement être regardée comme une importation directe. Ces diverses mesures se rattachent les unes aux autres et elles doivent s'interpréter l'une avec l'autre. Ce projet de loi signifie donc à mon sens la même chose exactement que si après le mot "directement" dans la 17e ligne, vous ajoutiez les mots: "sous l'empire des lois et des règlements de douane actuellement en vigueur au Canada ".

M. DEVLIN : Que devient alors l'article 9 du projet de loi?

M. BORDEN : Il continue à en faire partie.

M. DEVLIN : Précisément. Mais il est incompatible avec ce que suggère mon très honorable ami.

M. BORDEN : Je ne le crois pas. A tout événement, je ne sais rien qui doive le faire tenir pour tel, sauf l'opinion que vient d'exprimer mon honorable ami.

M. DEVLIN : Si mon très honorable ami veut bien me le permettre, l'article 9 dit ceci :

Le fonctionnement de toute loi dont les dispositions sont incompatibles avec la mise en vigueur pleine et entière des dispositions de la présente loi et dudit traité peut, à toute époque, être suspendu pour ce qui est de cette incompatibilité.

Or, mon très honorable ami vient de dire que, s'il y a dans le projet une disposition incompatible avec notre loi de douanes, cette loi n'en conserve pas moins ses effets. Ceci est contradictoire avec l'article 9 du projet.

M. BORDEN : Je ne savais pas m'être servi de l'expression que vient d'employer mon honorable ami. Je croyais avoir dit simplement que, si nous avions importé des Antilles, sous l'empire de la loi et des règlements qui ont force de loi, des marchandises tenues pour avoir été importées directement, cette loi-ci ne change rien à l'ancienne, non plus qu'à l'usage.

M. DEVLIN: Si cependant elle le fait?

M. BORDEN : Mais elle ne le fait pas. Si elle le faisait, nous en tiendrions compte; mais, dans le fait il n'en est rien.

M. DEVLIN : Pourquoi alors cette disposition de l'article 9?

M. BORDEN: Il y a des changements qui justifient cette disposition, mais il n'en existe pas à cet égard, mais pour le moment, c'est l'article 3 qui m'occupe.

M. EMMERSON : Si la présente loi se contentait de confirmer et de ratifier une convention, comme il a été fait du traité avec le Japon, et qu'ensuite elle reproduisît cette convention, mon honorable ami prétend-il que, par l'article 2 du traité, les produits importés de ces colonies au Canada le seraient sans qu'il fût tenu compte de la convention, mais uniquement des lois et des règlements relatifs aux douanes canadiennes? Je tiens simplement à bien comprendre ce que prétend mon très honorable ami.

M. BORDEN : Je ne vois pas l'utilité d'aborder un sujet qui ne nous est pas soumis. La convention a trait à une taxe particulière, et nos lois actuelles s'y appliqueront avec les modifications qui y sont apportées.

M. DEVLIN : En ce cas, la convention sera sans effet chaque fois que son application sera incompatible avec nos lois de douanes, et, cela étant, l'article 9 dément cette prétention en déclarant inapplicable la loi des douanes dans celles de ses dispositions qui ne seraient pas compatibles avec votre traité.

M. BORDEN : Il arrive assez souvent que, pour plus de sûreté, un article est inséré dans la loi, mais, ici, les huit premiers articles du projet sont assez clairs pour n'avoir pas à y donner le sens que voudrait mon honorable ami.

M. LOGGIE: Supposons, pour les besoins du raisonnement, que la maison Musson et Compagnie de la Barbade adresse à sa succursale de New-York une cargaison de sucre, et la fasse mettre dans un entrepôt, d'où elle en tire la moitié pour sa clientèle américaine, et qu'elle envoie le reste au Canada, et supposons que, pour ce reste, on exige qu'elle acquitte un droit plus élevé que dans le cas où ce même reste aurait été envoyé directement au Canada, le ministre du Commerce pense-t-il que le gouvernement des Barbades se jugerait lésé, car, par l'article 50, vous limitez l'application des règles qui d'ordinaire régissent le transit des marchandises.

M. LALOR: Quel inconvénient voit-on à ce que la cargaison soit divisée pour en laisser une moitié aux Etats-Unis, et envoyer l'autre au Canada? L'article 50 s'opposerait alors à ce que l'expéditeur bénéficiât du taux des quatre cinquièmes des droits de douane. Le peuple des Barbades ne considérerait-il pas la chose comme une violation des conditions du traité, où on ne trouve pas le mot directement que l'on a introduit dans ce projet? Le trlaité parle de marchandises importées au Canada, et ce serait du sucre importé au Canada, même s'il est entré dans un entrepôt à New-York, d'où ensuite il aurait été envoyé au Canada.

M. BEATTIE: La maison aurait pu tout de suite envoyer moitié au Canada et moitié à New-York.

M. PUGSLEY: Le ministre du Commerce et de l'Industrie paraît être aussi peu communicatif aujourd'hui qu'il l'a été hier. Il lui a été posé une question par l'honorable député, qui parle en homme pratique pour les hommes d'affaires de ce pays qui importent des Antilles, et cette question mérite que l'on y réponde. Devant une question de cette importance, l'honorable ministre reste muet, et il nous demande de laisser passer aveuglément un projet de loi qui, disons-nous, change les conditions d'un traité solennel. La seule réponse qu'il y fait, c'est que les délégués des Antilles n'ont jamais songé à cela. Peut-être ont-ils pensé que, s'ils avaient soulevé la question, le ministre du Commerce aurait consulté ses experts, qui lui auraient dit ne pouvoir consentir à la chose que dans le cas de marchandises amenées directement au Canada, et c'est pourquoi ces astucieux délégués des Antilles n'ont rien dit, et c'est ce qui fait qu'ils ont aujourd'hui un arrangement de commerce aux termes duquel ils ont le droit d'entreposer leurs marchandises à New-York ou à Boston, et de les faire passer à leurs clients canadiens sur acquittement des quatre cinquièmes de la taxe régulière. Ce droit, le ministre du Commerce et de l'Industrie cherche à le leur enlever, en violation des termes du traité. L'honorable ministre peut-il penser à agir ainsi sans demander aux représentants des Antilles s'ils consentiraient à modifier les termes de la convention? Apprenant du ministère de la Justice qu'une telle modification des conditions du traité ferait perdre à ces colonies les avantages dont elles jouissent aujourd'hui sous l'empire de notre tarif de faveur, il a rédigé un projet de loi qui change absolument les conditions de l'accord, et, sans consulter les représentants des Antilles, il demande au Parlement de seconder sa tentative. Je ne pense pas que nous devions le faire. Voici ce que dit le traité:

Cette convention est sujette à l'approbation du parlement du Canada et de la législature des colonies susmentionnées.

Tout ce que nous devons faire, à l'égard de cette convention, si toutefois nous la ratifions, c'est de déclarer, tout comme nous avons fait dans le cas du traité avec le Japon, que nous la ratifions et l'approuvons.

Si le ministre du Commerce et de l'Industrie, après avoir étudié la question, n'approuve pas le traité, qu'il le dise et demande au Parlement de le rejeter, puis alors qu'il entame des négociations en vue de le faire modifier à cet égard; mais qu'il ne vienne pas demander au Parlement d'approuver le traité, quitte plus tard à demander d'importantes modifications du texte même du traité intervenu entre les représentants des Antilles britanniques et ceux de ce Gouvernement. Je tiens à discuter brièvement le mot "directement" figurant à l'article 3 du bill. Le traité porte:

Sur tous les articles énumérés à l'annexe B dudit traité, et étant des produits ou objets manufacturés dans l'une des colonies qui sont parties au traité...

Voici les mots que le ministre a insérés au bill:

...quand ces articles sont importés directement ou retirés d'entrepôt pour consommation au Canada, s'ils sont importés comme susdit...

Les droits de douane seront tels qu'il est prévu au traité. Le ministre du Commerce affirme-t-il que sous l'empire de l'article 50 de la loi des douanes, l'exécutif a donné la définition des mots "importation directe."

M. FOSTER: C'est l'article qui se rattache aux importations par voie des pays étrangers, et c'est dans l'exercice des pouvoirs conférés par l'article 50 de la loi des douanes qu'on a adopté les décrets du conseil au sujet des règlements.

M. PUGSLEY: Parfaitement. Le ministre en conviendra, quand les marchandises ne viennent pas directement, mais s'expédient par voie de pays étrangers, cet article n'autorise nullement le Gouvernement à donner l'interprétation des mots "importation directe" avec réduction de droits en conséquence; il ne s'applique qu'à l'appréciation des marchandises qui se peut faire pour les fins de la douane. Voici l'article 50:

Le Gouverneur en conseil peut prescrire que, dans des cas et aux conditions mentionnées dans le décret du conseil, les effets exportés d'un pays au Canada, de bonne foi, passant en transit par un autre pays, soient évalués, pour les droits, comme s'ils étaient importés directement du pays mentionné en premier lieu. Toutefois, les effets qui ont été déclarés pour la consommation ou qui doivent être placés à l'entrepôt, ou que l'on a laissés en douane, sans les réclamer, ou que l'on a laissés, dans un but quelconque, dans un pays intermédiaire entre le pays d'exportation et le Canada, ne sont pas considérés comme étant en transit dans ce pays intermédiaire, mais sont traités comme des produits importés de ces derniers pays et sont évalués et frappés de droits en conséquence.

(La discussion est suspendue et la Chambre se rentre en séance générale.)

SANCTION D'UNE LOI.

Un message du suppléant de Son Altesse Royale le Gouverneur général, apporté par l'huissier à verge noire, invite la Chambre à se rendre immédiatement dans la salle des délibérations du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, suivi de la Chambre, se rend dans la salle des délibérations du Sénat.

Et au retour de la Chambre:

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de vous annoncer que la Chambre s'étant rendue auprès du suppléant de Son Altesse Royale le Gouverneur général dans la salle des délibérations du Sénat, il a plu à Son Honneur de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale au bill:

Concernant l'achat par l'Etat des obligations de trois pour cent de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

REPRISE DU DEBAT SUR LA CONVENTION COMMERCIALE AVEC LES ANTILLES.

La Chambre reprend la délibération sur le bill concernant une convention intervenue entre le Canada et certaines colonies des Antilles.

M. PUGSLEY: Je viens de dire, il y a un instant, que l'article 50 de la loi des douanes n'autorise pas l'exécutif à donner la définition de l'expression "importation directe"; sauf pour les besoins de l'évaluation. On dira peut-être que le gouvernement précédent a eu tort de laisser entrer au Canada par voie des Etats-Unis des expéditions des Antilles bénéficiant de la préférence. Force m'est bien de l'avouer, j'ai toujours été d'un avis différent. Cela se faisait, longtemps avant mon entrée au ministère. Mais maintenant il s'agit du traité, et, il faut se demander quels sont précisément les pouvoirs conférés par le statut et agir en conséquence. La chose est de souveraine importance pour les Provinces maritimes, d'autant plus qu'à notre avis, le seul moyen de créer dans un prochain avenir un bon service entre les Antilles et le Canada est d'exiger que les marchandises soient expédiées directement aux ports canadiens. Et quand la loi dit que les marchandises doivent être importées directement, cela veut dire sans doute qu'elles ne doivent pas venir par un pays étranger. Je le répète, l'article 50 se borne à prescrire que l'exécutif peut adopter un décret portant que si les marchandises passent en transit par un pays étranger, elles seront évaluées, pour les besoins du droit de douane, comme si elles étaient importées directement. Le statut distingue clairement entre ce qui est directement importé et ce qui l'est indirectement. L'importation directe est celle qui vient directement au Canada et l'importation indirecte, celle qui vient par un pays étranger.

Tout ce que la loi prescrit, c'est que l'exécutif peut ordonner que, lorsque les marchandises sont importées par voie d'un pays étranger, leur évaluation en vue de la taxe douanière soit basée sur la valeur de ces effets au pays d'origine et non pas sur leur valeur aux Etats-Unis. Le texte ne dit point qu'en vue de la fixation du

droit de douane, il faille traiter ces marchandises comme importation directe; il ne va pas au delà de la question d'évaluation. Le ministre du Commerce, quand il interprétera cet article, ne saurait prétendre, j'en ai la conviction, que je fais erreur. Il n'est pas un seul avocat ici qui prétende que je fasse erreur. Pour stimuler le commerce des Antilles par voie du port de New-York, en attendant l'établissement d'un bon service de vapeurs entre ces îles et le Canada, le département des Douanes a toléré ces importations indirectes. Cela ne nous autorise pas à fermer les yeux sur cette pratique, maintenant que nous voulons établir un service direct entre le Canada et les Antilles. Mais je le répète, si ce bill devient loi, il modifiera entièrement la convention intervenue entre le Canada et les Antilles.

Séance tenante, il ne faut signaler ici une autre anomalie figurant au bill à l'étude. Il statue que ces marchandises des Antilles ont droit à cette préférence commerciale, non seulement si on les importe directement des Antilles, mais encore si on les importe d'un pays britannique. Pourquoi cela? Supposons qu'on expédie ces marchandises des Antilles en Angleterre, où, après avoir été mises en entrepôt, elles seraient expédiées d'Angleterre au Canada; pourquoi auraient-elles droit au même taux de droit? Pourquoi cette préférence ne se bornerait-elle aux produits venant directement de ces colonies? Ainsi, par exemple, pourquoi les marchands de gros de Terre-Neuve, colonie qui n'est point partie à la convention en discussion, seraient-ils autorisés à importer des produits des Antilles, stimulant ainsi ce commerce, puis à expédier ces produits au Canada, tout en bénéficiant de la modération de la taxe douanière? Si le ministre veut apporter pareil tempérament aux prescriptions du traité, pourquoi en faire bénéficier les autres pays britanniques qui ne sont point parties contractantes? Evidemment, on a emprunté ce texte au statut se rattachant au régime de préférence commerciale en faveur de la Grande-Bretagne et on en fait bénéficier les Antilles, sans tenir compte de la modification de circonstances résultant de cette convention particulière intervenue avec les colonies des Antilles. Reste encore une autre singulière disposition de ce bill, et quand l'article 5 viendra en discussion.

M. FOSTER: L'honorable député me permettrait-il d'observer qu'il devait se cantonner dans la question à l'étude? Après cet interminable débat, puisqu'il ne s'agit plus maintenant que d'une simple discussion, en vue de l'adoption de cet article, l'honorable député ne devrait pas sauter ainsi d'un article à l'autre.

M. PUGSLEY: Je me rangerais volontiers à l'avis du ministre. Il aurait tort

de nous faire un crime d'avoir consacré deux jours à la discussion de ces questions, surtout au moment où il vient nous proposer un amendement de souveraine importance, provoqué par les objections soulevées par la gauche, amendement visant l'entrée des produits figurant à l'annexe C, au sujet desquels le ministre des Douanes, qui est censé s'occuper de la question, nous a présenté un éclaircissement des plus singuliers, donnant à entendre au comité que cette omission était voulue et faite, prétend-il, pour cause valable et légitime. Voilà qu'aujourd'hui le ministre du Commerce vient nous déclarer qu'après mûre étude de la question il souscrit aux observations formulées par la gauche et juge nécessaire de modifier le bill. Le ministre ne devrait pas chercher, dans son impatience, à faire adopter ce bill avec une hâte intempestive; car, je le répète, c'est une mesure de suprême importance qui demande sérieuse considération. Si le ministre désire que je me cantonne maintenant dans l'article en discussion, il ne saurait trouver à redire si, plus tard, je discute les aspects de la question qui surgiront de l'étude de l'article 5. Je vais donc présenter une courte observation sur le paragraphe "b" de l'article 3. Puisque le ministre, après toute une nuit consacrée à l'étude de la question, a décidé d'apporter au bill la modification qu'il a dite, prescrivant que, tant que durera le régime de faveur accordé à la Grande-Bretagne, les produits de ces îles, parties au traité, bénéficieront, à leur entrée, des conditions de cette préférence, il devrait dire au comité si, oui ou non, le Gouvernement se propose de maintenir en vigueur ce régime de faveur pour la Grande-Bretagne. Le public canadien a droit de savoir si le Gouvernement a l'intention de continuer à adhérer au système inauguré au pays, il y a quinze ou seize ans. La chose a son importance, puisqu'un des grands partis politiques d'Angleterre affirme qu'il tient du Canada et des autres dominions d'outremer qui ont accordé pareille préférence qu'on ne saurait compter que le Canada, puisqu'il s'agit surtout de lui, continuera à accorder cette préférence, à moins que la mère patrie n'accorde la réciproque. Voilà ce qu'affirment des hommes d'Etat anglais, prétendant s'autoriser en cela des vues exprimées par des hommes d'Etat canadiens.

A coup sûr, puisqu'on nous invite à considérer les avantages ou autres résultats de ce traité, nous avons bien le droit de savoir si, oui ou non, le Canada entend faire du marchandage sur cette question du régime de faveur ou si nous maintiendrons en vigueur cette préférence commerciale que nous, de notre plein gré, avons accordée à la mère patrie, il y a quinze ans. Le Canada a bénéficié de cette mesure, tout comme la mère patrie, et les deux pays continueront à en bénéficier. Le peuple canadien et le peuple anglais ont droit de connaître l'intention du Gouvernement.

M. EMMERSON: Je me suis demandé si nous étions de bonne foi en cherchant à faire adopter une loi comme celle proposée par le ministre. La question est de souveraine importance. Si je ne me trompe, cette mesure est le premier pas, la première tentative faite en vue d'établir des relations de préférence commerciale mutuelle entre les dominions d'outre-mer, et dans la mesure où cette tentative a abouti au succès, je serais certes, heureux de féliciter le ministre; seulement, quand il s'agit de l'élaboration de tarif pour l'empire, il est important de bien débuter et que la sincérité préside aux conventions qui pourront se conclure. Le ministre nous a rappelé le fait que les populations des Antilles se sont mises à la gêne pour conclure cette convention, afin d'imprimer un nouvel essor au commerce entre ces colonies et le Canada, objectif des plus louables et certes bien digne de quelques sacrifices. Or, s'il faut, en outre, que nous cherchions à les mettre encore davantage à la gêne par cette mesure législative, ce serait tout à fait déloyal; et si nous tenons à voir aboutir au succès ces conventions fiscales de mutuelle préférence entre les dominions d'outre-mer et la mère patrie, il importe de tenir nos engagements et de respecter l'esprit et la lettre même des conventions intervenues avec ces populations.

Je me souviens qu'il y a un certain nombre d'années, à l'époque du traité de Washington, nous pensions avoir obtenu un avantage pour les exportations canadiennes aux Etats-Unis, surtout à l'égard du poisson. Nous avons compté et espéré que, grâce aux stipulations de ce traité, certains poissons bénéficieraient de la franchise douanière ou au moins de conditions favorables sur le marché des Etats-Unis; or, par suite de certains règlements et décrets ou actes législatifs, les Américains imposèrent sur les boîtes à conserves et autres récipients contenant le poisson, de lourdes taxes qui nullifièrent absolument les avantages que nous pensions avoir obtenus du traité.

Aujourd'hui, ici même, au Canada, nous faisons pour ainsi dire la même chose à l'égard des importations des Antilles britanniques. Pour l'exportateur ordinaire des Antilles qui lirait le texte de cette convention, la seule interprétation possible serait celle-ci: c'est que, de quelque contrée ou en quelque circonstance qu'ils soient expédiés, les produits ou articles fabriqués de ces îles bénéficieraient, à leur entrée au Canada, de certains privilèges de préférence; cela cadre bien avec le texte même de la

convention. On lui déclare que le traité lui assure bien ce privilège, mais que les lois fiscales et les actes législatifs du Parlement canadien le restreignent et le limitent, et l'avantage pour lequel vous avez consenti ces sacrifices et vous êtes mis à la gêne n'est nullement la faveur que vous pensiez; c'est toute autre chose, comportant une restriction, une condition. On se demande s'il s'agit des quatre cinquièmes du tarif maximum ou du tarif minimum du Canada; cela modifierait sensiblement la taxe douanière à acquitter sur cette importation et par là même l'avantage de ce marché pour l'exportation de ces produits des îles. A mon avis, les populations des îles auraient droit de se récrier, tout comme nous protestâmes, il y a vingt-cinq ou trente ans, à l'égard de l'attitude des Américains relativement à nos exportations de poisson aux Etats-Unis. Il y avait là grave matière à grief et il en résulta qu'au Canada nous fûmes portés à croire que les Américains, comme nation, ne reconnaissaient ni ne respectaient les obligations naissant des traités, et la plus grave accusation qu'on puisse porter contre le peuple américain, c'est qu'il n'observe pas loyalement et sincèrement leurs obligations et engagements. A mon avis, le résultat des élections de 1911 tient, dans une large mesure, au ressentiment provoqué au sein de nos populations contre le peuple des Etats-Unis par le traitement dont le Canada, par le passé, a été l'objet de la part des Américains.

M. SHARPE (Lisgar): Très bien.

M. EMMERSON: Mon collègue, applaudit. J'en suis bien aise. N'allons donc pas, à titre de nation canadienne, nous mettre en pareille posture; ne descendons pas à ce niveau, en matière de respect de nos conventions. Le ministre serait bien inspiré en apportant au bill une modification déclarant que le Parlement approuve la convention conclue officiellement par le ministre et désire qu'elle devienne loi; puis, les droits des citoyens des Antilles pourront être déterminés à la lumière de cette convention, et déterminés avec certitude, comme ils ont droit de s'y attendre. Ces populations jouiraient alors des privilèges que leur accordent les lois du Canada; et j'ose l'affirmer, la cour d'échiquier du Canada déciderait que toute importation de produits ou de fabrications de ces colonies bénéficierait du privilège de l'importation au Canada, de quelque pays qu'ils viennent, et quels que soient le mode ou la cause de leur apparition sur le sol canadien. Mais si on adopte la mesure à l'étude, alors les droits créés sous l'empire de cette convention ou traité se racornissent et tout se résume à déclarer que les marchandises doivent venir directement au pays, subordonnément à certaines restrictions qui figurent dans nos règlements de douane. Les conséquences vont plus loin que l'affaire en discussion; car, s'il faut que le Canada se crée pareille réputation,il pourra moins facilement entrer en relations avec les autres pays.

Je vois d'ici l'Australie et la Nouvelle-Zélande répondant à mon honorable ami dans ce sens: Quelle que soit la convention que nous pourrons faire avec vous; vous allez vous adresser au Parlement du Canada qui adoptera une loi pour restreindre nos privilèges et diminuer les avantages qui nous seront accordés en vertu de cette convention. Je crois que c'est placer le Canada dans une fausse position aux yeux l'empire et du monde. Nous parlons des droits et des privilèges de l'empire, des avantages que procurent le commerce de l'empire et des préférence mutuelles, mais nous commençons certainement bien mal, quand après avoir signé une pareille convention nous essayons, par l'adoption d'une loi, de reprendre d'une façon bien légère les privilèges que nous avons accordés moyennant considération aux colonies désignées dans cette convention. Je prétends, monsieur le président, que l'honorable ministre du Commerce devrait modifier le bill comme on l'a indiqué et si après cela il veut faire une nouvelle convention avec les Antilles, dans le cas où elles y consentiraient, il pourra pressentir les gouvernements respectifs de ces colonies et faire les conventions d'accord avec les termes de la loi qui régit les tarifs du Canada.

Si ces règlements et ces lois de tarifs ont été bien compris par les délégués des colonies, comme l'affirme mon honorable ami, pourquoi n'y est-il fait aucune référence dans cette convention? Il eut été facile dans la rédaction et l'acceptation du paragraphe 2 de dire: "Importés subordonnément aux lois et aux règlements du tarif du Canada." Mais l'emploi du simple mot "importés" n'indique pas que les importations sont soumises à une condition quelconque. C'est sans restriction, et cela signifie que les importations ne sont pas soumises à des règlements dont les délégués n'auraient pas été avisés ou à aucune loi du parlement du Canada avec laquelle ils n'auraient pas été familiers. Cela veut dire que les importations au Canada ont droit à jouir des avantages de la préférence pour les quatre cinquièmes des droits qui sont payés par un pays étranger sur des marchandises analogues. Je demande au comité d'hésiter avant de marquer cette loi du sceau de son approbation parce que ce n'est pas une loi de bonne foi; c'est un abus de confiance et cela nous fait du tort autant à nous mêmes qu'aux colonies des Antilles.

M. McKENZIE: Quand l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie a commencé à nous donner aujourd'hui des explications, il s'est posé une question à laquelle j'ai cru qu'il allait répondre. Mais j'ai constaté qu'au cours de ses observations il a oublié d'y répondre. Il a demandé: " La législature peut-elle modifier la convention?" C'est la question qu'il s'est posée. Or, il y a dans la convention elle-même une disposition qui répond jusqu'à un certain point au ministre. L'article 7 de la convention dit:

Le présent traité est sujet à l'approbation du Parlement du Canada et des législatures des colonies susmentionnées, et du secrétaire d'Etat des colonies, et dès que ladite approbation aura été donnée le traité doit prendre effet, à l'époque que conviennent ensembles les parties contractantes par une proclamation publiée dans la " Gazette du Canada " et dans la gazette officielle de chacune desdites colonies.

Il aurait été intéressant d'entendre le ministre donner sa propre opinion sur ce point, mais en réponse à la question qu'il s'est posée, je prétends que tout ce que cette convention a en vue, c'est que les législatures des Antilles, après la nôtre, devrons ratifier cette convention. Dans le sens le plus précis du mot nous n'avons pas en face de nous une convention internationale. Elle ne tombe pas sous les termes du droit international comme on le comprend en général, car dans l'application de cette loi, on peut difficilement dire que Terre-Neuve, les Antilles et le Canada sont des nations dans le sens des termes des conventions internationales. Il me semble que bien que chacun de ces pays soit sous la même couronne, les pouvoirs de notre Parlement représentant la couronne sont tout à fait les mêmes relativement à cette convention que si les pouvoirs d'une autre couronne étaient représentés par les législatures des Antilles. Par suite, en interprétant rigoureusement le droit international, nous devons discuter l'approbation de cette convention comme si elle avait été passée entre nous-mêmes et les Etats-Unis d'Amérique ou la France ou un autre pays étranger. Si la question m'était posée, je dirais immédiatement que nous ne pouvons pas le moins du monde changer les conditions de la convention sans qu'elle ne soit renvoyée aux parties contractantes pour faire ratifier ces changements qui alors reviendraient ici pour être approuvés. C'est une règle bien connue du droit international que les termes d'un traité doivent l'emporter sur toutes les lois des parties contractantes et les termes d'une convention empêcheront tout parlement ou législature des pays qui sont parties au traité de faire des lois qui entreraient en conflit avec la convention ou qui annuleraient quelques-uns des droits des parties. Au point de vue du droit international cela a une très grande portée, mais c'est la condition qui existe dans ce monde. Nous avons un exemple récent et frappant de l'application de cette loi entre les Etats-Unis et le Japon. Je le cite parce qu'il est bien connu de la plupart des avocats et, j'en suis sûr, de l'honorable ministre qui présente le bill.

Un traité de date comparativement récente a été signé entre les Etats-Unis et le Japon et une des conditions prévoyait que les enfants des Japonais qui viendraient aux Etats-Unis seraient instruits comme élèves des écoles publiques des différents états de l'Union américaine; c'est-à-dire que sur ce point les enfants des Japonais seraient traités de la même façon que les enfants des Américains.

Pendant l'existence du traité, l'état de Californie adopta une loi qui obligeait les enfants du Japon de suivre leurs écoles séparées et qui pourvoyait à ce que des écoles séparées soient créées pour eux; c'était une loi qui était en contravention avec les termes du traité. Il est bien connu qu'un grand nombre de désagréments furent causés au Japon et aux Etats-Unis à propos de cette loi; des négociations et des échanges de notes diplomatiques eurent lieu entre les deux pays et il en résulta que le traité fut maintenu, l'état de Californie fut obligé de laisser tomber la loi en désuétude ou de la révoquer—j'oublie lequel—et les termes du traité furent appliqués dans leur entier par les Etats-Unis. C'est le cas le plus récent, nous en avons tous eu connaissance et les principes qui en découlent établissent les droits primordiaux qui sont attachés à une convention internationale de cette nature. Bien que nous ne soyons pas des nations différentes, un traité est, dans notre cas, absolument le même qu'entre le Japon et les Etats-Unis. Je vous déclare donc, monsieur le président, ainsi qu'à l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie, comme décision inattaquable, que la question que s'est posée l'honorable ministre doit recevoir une réponse négative, c'est-à-dire que nous ne pouvons pas le moins du monde modifier les conditions de cette convention. Si nous ne pouvons rien y changer, la loi qu'on nous présente comporte-t-elle une tentative pour modifier le traité? Je prendrai la permission de lire l'article 2 de cette convention pour voir si oui ou non le bill le modifie.

Mais avant de lire cet article, je tiens à établir l'exactitude et l'importance de la question qui a été posée au ministre par mon honorable ami de Northumberland (M. Loggie). C'est une question qui est très précise et qui doit recevoir de toute nécessité une réponse satisfaisante d'une façon ou de l'autre avant que ce bill soit adopté.

Mon honorable ami de Northumberland a dit qu'en vertu de l'article 2 des produits pouvaient être importés à New-York, par

exemple en vertu des lois et règlements de cet état concernant les importations, qu'une partie des marchandises pouvait être vendue aux Etats-Unis et toute autre partie que le propriétaire croirait devoir expédier pouvait entrer chez nous et bénéficier encore des dispositions du bill actuel. Mais d'après l'interprétation donnée à la convention et à la loi par le ministre, cette liberté de commerce serait refusée au marchand des Antilles en vertu de la convention, car d'après l'interprétation du ministre, du moment qu'il prélève pour cinquante cents des produits et les fait sortir du wagon, de la boîte ou de tout autre contenant, il perd le droit d'expédier au pays à un taux inférieur au plein tarif. Cette condition est fixée par l'article 50 de la loi des douanes sur laquelle s'appuie le ministre. Il dit, ainsi que le premier ministre, que les lois des douanes et du tarif au Canada s'appliquent automatiquement à ce cas. Dans le cas l'article 50 de la loi des douanes, chapitre 48 des Statuts revisés de 1906, s'applique ici et en vertu de la clause conditionnelle de l'article 50 il serait impossible d'envoyer ces produits aux Etats-Unis et une partie au Canada sans payer plein tarif. L'article 50 dit:

Le Gouverneur en conseil peut prescrire que, dans les cas et aux conditions mentionnées dans l'arrêté du conseil, les effets exportés d'un pays au Canada de bonne foi, mais passant en transit par un autre pays, soient évalués, pour les droits, comme s'ils étaient importés directement du pays mentionné en premier lieu.

Ensuite vient la clause conditionnelle:

Toutefois, les effets qui ont été déclarés pour la consommation ou qui doivent être placés à l'entrepôt, ou que l'on a laissés au douane, sans les réclamer, ou que l'on a laissés, dans un but quelconque, dans un pays intermédiaire entre le pays d'exportation et le Canada, ne sont pas considérés comme étant en transit dans ce pays intermédiaire, mais sont traités comme des marchandises importées de ce dernier pays et sont évalués et frappés du droit en conséquence.

Maintenant, si nous admettons que c'est la loi, d'après l'interprétation du ministre et du premier ministre, et si nous lisons la convention en nous plaçant au point de vue de cette loi, je voudrais savoir ce que les représentants des Antilles ont compris relativement aux droits qu'ils pensaient obtenir en vertu de cette convention. Si nous laissons de côté cette loi, permettez que je lise l'article 2 en le considérant comme faisant partie de cette convention:

Sur tous les articles à énumérés à l'annexe B, étant des produits de l'une quelconque des colonies ci-dessus mentionnées, ou des objets fabriqués dans ces colonies, et importés au Canada, les taux de douane ne doivent en aucun temps excéder les quatre cinquième de droits exigés sur des articles semblables lorsqu'ils sont importés d'un pays étranger.

M. McKENZIE.

Il n'y a rien là-dedans qui dise que vous ne devez pas rompre charge en route. Rien ne dit que si un homme expédie deux ou trois chargements d'oranges à New-York, il ne peut laisser un de ces chargements à New-York et expédier le reste au Canada. La façon dont ces gens d'affaires ont compris la convention, c'est qu'ils auraient toute liberté en vertu du texte même, tel qu'il devrait être compris. Le ministre a parlé longuement des déductions qu'on pouvait tirer de cette convention et il a attaché beaucoup d'importance aux conditions qui existaient avant que la convention ne soit écrite et sur ce qui existait dans la pratique et dans la loi. Je n'ai pas besoin de dire que dans l'interprétation des lois et des conventions nous ne pouvons jamais remonter à des données de ce genre sans avoir épuisé la signification propre de l'écrit lui-même. Si une loi du Parlement est douteuse, nous pouvons nous aider des déclarations faites au Parlement quand la loi était discutée.

Par exemple, si un article du Code criminel est douteux, nous pouvons examiner les déclarations qu'a faites le ministre de la Justice comme explication. Mais si une loi est rédigée en anglais parfaitement clair, quelle qu'ait été l'intention du Parlement, l'interprétation doit être conforme au texte employé. Si cet article 2 peut être considéré en lui-même et si son sens est clair, tout employé de la douane et tout tribunal doit interpréter son texte d'après les règles ordinaires de l'interprétation.

L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie s'est donné bien de la peine pour nous dire qu'il n'y avait pas de fonctionnaires techniques aux séances de la conférence; que c'était une question d'affaire réglée entre des hommes d'affaires assis autour d'une table pour prendre une décision, par conséquent il est évident que le texte doit être pris dans son sens ordinaire. Nous avons l'autorité des ministres pour nous permettre d'admettre que c'était une réunion franche, honnête et sincère, d'hommes assis autour d'une table pour essayer de conclure une convention commerciale et après que cette réunion honorable fut arrivée à une entente, on la rédigea en anglais très simple.

Mais le ministre semble penser qu'après tout ce n'est pas bien de laisser aux représentants des Antilles tout ce qu'ils désiraient et il croit pouvoir s'adresser au Parlement pour obtenir, au moyen d'une loi, quelque chose qui n'était pas stipulée dans la convention. Le ministre aurait très bien pu arrêter ce bill au dernier mot de l'article 2, en disant que le bill approuvait la convention annexée au bill. C'est tout ce qui a été fait pour confirmer notre traité avec le Japon, et c'est tout ce qui est réellement nécessaire dans ce cas. Je prétends que le

texte de la convention est la loi du contrat et que nous ne pouvons pas le moins du monde le changer par une loi du Parlement, à moins que les changements ne soient communiqués aux autres parties et ne soient acceptés par elles. Nous devons agir de bonne foi ici. Je suppose que le ministre a reconnu que sans le vouloir il avait fait des concessions qu'il n'aurait pas dû accorder et il est naturel qu'il désire rectifier ses erreurs par ce bill, de façon à ce qu'il puisse présenter la question sous un meilleur jour a la population du Canada. Mais si la loi diffère quelque peu de la convention qu'il a consentie solennellement, il ne peut pas rectifier maintenant son erreur.

C'est beaucoup plus important pour nous de nous conformer de bonne foi à nos conventions, que de gagner quelque petit avantage en modifiant cette convention. Je constate avec plaisir que le ministre a accepté quelques-uns des amendements que nous avons proposés et je ne doute pas qu'après un nouvel examen il ne réfléchisse et ne reconnaisse que cette convention conclue d'une façon solennelle avec les délégués des Antilles ne peut être changée par une loi et doit être acceptée par nous dans tous ses détails. Toutes les conditions contraires à la convention elle-même, que nous voudrions imposer aux autres parties signataires, seraient considérées comme soustraites à l'autorité du Parlement.

M. NESBITT: A quel degré, s'il en est, cette convention atteindra-t-elle les raffineurs de sucre et les producteurs de betteraves au Canada?

M. FOSTER: D'après un article du tarif une certaine concession est accordée aux raffineurs de sucre de betterave au Canada et la loi adoptée il y a plusieurs années leur a donné la faculté d'importer des sucres étrangers en vertu de tarif préférentiels pour un montant proportionné à la quantité de sucre de betterave qu'ils raffinent. Cette proportion, d'abord assez grande, diminurait par la suite. Actuellement je crois qu'elle est égale à celle qu'ils raffinent et au début elle était du double, mais peu importe. Cette loi expire en 1914 et une stipulation de la convention dit que la concession ne sera pas maintenue après cette date. Les raffineurs de sucre de betterave sont donc privés des avantages qu'ils pouvaient retirer du droit d'importer une certaine quantité de sucre étranger en vertu du tarif préférentiel, et un arrangement devra être fait dans le tarif si on reconnaît qu'il est nécessaire de remédier à cette condition. La même chose se produit pour les raffineurs de sucre de canne; d'après la loi actuelle, ils ont aussi le droit d'importer, à un tarif préférentiel, une certaine quantité de sucres étrangers proportionnée au montant qu'ils raffinent dans un an.

Cet avantage cessera également quand cette convention sera adoptée et un certain remaniement pourra être fait à ce propos. Je crois que cela répond à la question.

M. SINCLAIR: L'annexe B indique quelques articles comme fruits frais, sucre, café, charbon, pétrole raffiné et autres articles qui sont, je crois, actuellement imposables.

Ce traité est fait pour dix ans. Tant qu'il sera en vigueur, le Parlement canadien pourra-t-il admettre en franchise quelques-uns des articles mentionnés dans l'annexe B?

M. FOSTER: Certainement. Il n'y a rien dans les annexes A et B qui empêche le Canada ou les colonies de modifier leurs tarifs comme ils l'entendront. La seule obligation qu'impose le traité à toutes les parties en causes, c'est d'accorder une réduction équivalente à un cinquième du droit, quel qu'il soit.

M. SINCLAIR: Si je comprends bien, l'annexe C nous lie pendant dix ans; tant que le tarif sera en vigueur, nous ne pourrons admettre en franchise aucun des articles mentionnés dans cette annexe.

M. FOSTER: C'est exactement cela; tant que le tarif sera en vigueur, nous nous engageons à maintenir un droit minimum spécifié sur les fèves de cacao, les limons et le jus de limon, importés des pays étrangers.

M. MACDONALD: Depuis que cette convention a été conclue, au mois d'avril dernier, le ministre s'est-il occupé de nous donner un meilleur service de paquebots avec les Antilles. Il est vrai que le bill contient certaines dispositions en vertu desquelles le Gouvernement est autorisé à faire certains arrangements dans ce sens, lorsque nous aurons les navires nécessaires; mais on semble oublier que nous avons sur l'Atlantique et sur le Pacifique, des intérêts maritimes qui demandent à être protégés. Nous prenons toutes sortes de dispositions pour développer notre commerce avec tous les pays, sans nous occuper des moyens de transport. Il y a une couple d'années, l'honorable ministre voulait absolument que le trafic se fît de l'est à l'ouest et non du nord au sud, et cependant, c'est entre le nord et le sud que nous faisons nos échanges; nous faisons une convention avec les Antilles et c'est par la voie des Etats-Unis que ce trafic se fera. Maintenant que les élections sont finies, nous n'entendrons plus parler du nord et de sud, ni d'est et d'ouest. Puisque l'occasion se présentait de conclure ces arrangements, l'honorable ministre du

Commerce aurait dû en profiter pour nous donner un meilleur service de paquebots. Il est vrai que le bill contient certaines dispositions concernant l'avenir, mais qu'est-ce que l'honorable ministre a fait depuis le mois d'avril dernier et quand aurons-nous un service amélioré?

M. FOSTER: Je n'ai aucune objection à répondre à cette question maintenant, si c'est le désir du comité. J'aurais préféré suivre la procédure ordinaire et procéder à l'étude du bill, article par article, mais puisque mon honorable ami semble pressé de savoir ce que nous entendons faire pour améliorer notre service de paquebots entre le Canada et les Antilles, je n'ai aucune objection à aborder la question dès maintenant.

L'honorable député (M. Macdonald) doit être convaincu que je désire autant que lui l'amélioration de ce service qui est très important pour tout le pays, mais surtout pour les Provinces maritimes, car c'est directement entre ces dernières et les Antilles que ces communications devront être établies. Je crois avoir déposé sur le bureau de la Chambre toute la correspondance échangée à ce sujet et je n'ai aucun doute que l'honorable député a pris connaissance de ces documents et est parfaitement au courant des négociations qui ont eu lieu.

Des soumissions avaient été demandées pour le 1er octobre dernier. Celles que nous avons reçues n'étaient pas satisfaisantes ni de nature à nous donner un service comme celui que nous désirions avoir; je dirai même qu'il n'y avait qu'une seule soumission sérieuse. Le délai accordé pour soumissionner a été prolongé et nous avons fait tout en notre pouvoir pour inviter d'autres compagnies à envoyer des soumissions. C'est le 15 décembre dernier, je crois, que les nouvelles soumissions ont été reçues et depuis cette date, la question est à l'étude. Je ne suis pas autorisé à dire dans le moment ce qui sera décidé, mais depuis trois ou quatre semaines je me suis occupé de cette question presque continuellement. J'espère pouvoir bientôt, avant mon départ, informer la Chambre de la décision qui aura été prise.

C'est une question très épineuse et les conditions de transport la rendent plus difficile encore. Les taux de transport, l'affrètement des navires, la construction maritime, tout est à la hausse. Tous les armateurs sont encombrés d'ouvrage et il est presque impossible de décider les compagnies sérieuses à soumissionner pour un service régulier entre le Canada et les Antilles. Nous avons eu de grandes difficultés à surmonter et la Chambre s'en rendra compte, quand je lui soumettrai toute la question d'ici à quelques jours.

Pour ma part, je ne voudrais pas d'un service lent. Il faut que nous ayons, d'une manière ou d'une autre, un service rapide et pour le moins égal à celui qui existe actuellement entre les Etats-Unis et les Antilles. Les comparaisons sont toujours désagréables, surtout lorsqu'elles se font à notre détriment. Nous voulons avoir le meilleur service possible sous le rapport de la rapidité des communications comme sous tous les autres rapports, tant pour le confort des voyageurs que pour l'expédition des marchandises. Je ne dévoilerai pas de secret et je donnerai aucun chiffre, mais je puis avertir nos honorables collègues que pour avoir un service comme celui-là, il faut être disposé à y mettre le prix. Jamais la construction et l'affrètement des navires n'ont coûté aussi cher qu'aujourd'hui et les circonstances sont telles que si nous prenons des arrangements pour un service de premier ordre, nous aurons à payer un prix très élevé. La Chambre peut être certaine que je ne néglige rien pour mener cette entreprise à bonne fin et dès qu'un marché aura été conclu, tous les détails en seront communiqués au Parlement.

M. OLIVER: Avant que l'article 3 soit adopté, je tiens à faire ressortir encore une fois le peu d'avantages que le Canada et les Antilles retireront de cette convention. Hier, nous avons discuté sur les taux—une réduction de 20 p. 100 sur les exportations du Canada aux Antilles et pas la moindre réduction sur les exportations des Antilles au Canada. A la simple lecture de l'article, hier, je ne m'étais pas rendu compte de la variante qui existe entre cet article et les termes de la convention, variante qui rend encore plus difficiles et plus coûteuses les importations des Antilles au Canada. Je ne m'étais pas rendu compte tout d'abord, que les taux mentionnés dans la convention ne sont pas les mêmes que ceux qui seront imposés par cet article 3 que la Chambre est invitée à voter.

Examinée du point de vue du consommateur canadien, la question se résume à ceci: le consommateur paiera plus cher qu'avant le traité, sur les articles importés en franchise pour la consommation; et il n'y a pas un seul article pour lequel il aura à payer moins cher. Bien plus, grâce à ce traité, il sera peut-être obligé de payer plus cher pour un grand nombre d'articles; les prix, dans bien des cas, seront augmentés de la différence entre une réduction de 20 p. 100 et un abaissement de 33⅓ p. 100.

Grâce à ce traité, le consommateur canadien sera dans une position plus désavantageuse qu'à présent et comme compensation on lui accorde une réduction de 20 p. 100 sur les droits ordinaires, pour un

certain nombre d'articles exportés du Canada aux Antilles. Je n'hésite pas à affirmer qu'une préférence de 20 p. 100 sur nos produits expédiés aux Antilles n'est pas suffisante pour nous donner accès à ce marché. Voyons ce qu'a fait pour l'Angleterre le traitement de faveur que lui accorde le Canada. Croit-on qu'une préférence de 20 p. 100 assurerait un avantage aux produits anglais sur le marché canadien, si ces produits ont à supporter la concurrence des produits américains? C'est un fait bien connu que le traitement de faveur accordé à l'Angleterre n'a pas eu d'effet, tant qu'il n'a pas été porté à 33⅓ p. 100. Si cela est vrai du commerce anglais avec le Canada, n'est-ce pas encore plus vrai du commerce canadien avec les Antilles? Depuis vingt ou trente ans, ces colonies commercent directement avec les Etats-Unis et à l'heure présente, les Américains ont presque complètement accaparé ces marchés.

Cette convention n'a pas sa raison d'être si elle ne permet pas au Canada de supplanter les Etats-Unis sur ces marchés. Si l'honorable ministre avait conclu un arrangement comportant un avantage appréciable pour le Canada, il aurait fait un travail utile. Mais nous demander de ratifier un traité qui augmente les charges du consommateur canadien, sans donner accès à nos produits sur les marchés des Antilles, je considère que c'est simplement se moquer de la Chambre et du pays.

Le ministre dit que les délégués des colonies n'ont pas voulu accorder au Canada une préférence de plus de 20 p. 100 sur leurs marchés. Pourquoi ne l'ont-ils pas voulu? Il s'agissait d'un marché donnant; si les délégués n'ont pas voulu concéder plus, c'est parce que le Canada ne leur accordait pas plus.

Il y a certains produits des Antilles dont le Canada fait une grande consommation et que notre pays ne produit pas. Le ministre n'aurait-il pas rendu un service aux consommateurs canadiens s'il avait offert aux délégués l'admission en franchise de ces articles, en échange d'une réduction appréciable—disons 50 p. 100—sur les produits canadiens expédiés aux Antilles? Cette offre a-t-elle été faite? Si elle a été faite, a-t-elle été faite sérieusement? Je suis convaincu que si elle avait été faite de bonne foi, elle aurait été acceptée.

Le ministre nous a dit hier que les principaux produits de Trinidad sont le cacao et le sucre. Vu que la fève de cacao constitue le principal article d'exportation nous avons été obligés d'imposer un droit sur le cacao importé des pays étrangers, afin d'obtenir l'adhésion de Trinidad à la convention. Mais Trinidad exporte aussi de grandes quantités d'asphalte et si on lui avait offert d'admettre ce produit en franchise, cette colonie n'aurait pas probablement exigé que nous imposions un droit sur le cacao, dont il se fait une grande consommation au Canada.

Une convention commerciale qui ne comporte pas plus d'avantages pour le pays, ne mérite pas d'être ratifiée par le Parlement. Puisque le Canada accorde aujourd'hui aux Antilles anglaises un traitement de faveur égal à 33⅓ p. 100, pourquoi, lors des négociations, a-t-on limité la préférence à 20 p. 100? Est-ce parce que nous avons au pouvoir un Gouvernement tellement entiché des hauts tarifs qu'en faisant cet arrangement, il a jugé à propos de prendre ses précautions, afin que, si plus tard, il lui prenait fantaisie de priver le consommateur de cette préférence de 33⅓ p. 10, il pourrait le faire sans violer le traité? C'est une protection de la protection. Le Gouvernement n'a-t-il pas plutôt l'intention d'établir un traitement de faveur impérial de 20 p. 100 et ce traité n'est-il que l'avant-coureur d'une modification prochaine dans le traitement de faveur accordé aux possessions britanniques? Si ce n'est pas là la raison de cette restriction, pourquoi l'a-t-on mise dans la loi? Puisqu'elle ne doit pas avoir d'effet, nous devons y voir l'intention du Gouvernement de restreindre à 20 p. 100 les réductions tarifaires qui seront accordées à l'avenir. Est-ce pour cette raison que ce remarquable traité a été rédigé de manière à ne conférer aucun avantage commercial au Canada, mais aussi de manière à permettre au Gouvernement d'augmenter les charges des consommateurs.

Sur l'article 5 (restrictions, contrôles des taux).

M. PUGSLEY: Les journaux de New-York annonce que le Gouvernement a fait des arrangements avec le C.P.R., pour un service de paquebots entre les Antilles et le Canada, au prix de $400,000 par année. Cette nouvelle est-elle fondée?

M. FOSTER: Je viens d'expliquer qu'aucun arrangement n'a été conclu. Si un marché avait été fait, j'en aurais informé la Chambre cet après-midi même.

M. PUGSLEY: Il est important que la Chambre soit informée des conditions que le Gouvernement imposera à la compagnie qui entreprendra ce service. En quoi devait consister le service pour lequel des soumissions ont été demandées? Nous devrions avoir des renseignements complets sur cette question, avant que le marché soit conclu. Quand le contrat sera signé et qu'une compagnie aura obtenu une concession pour un certain nombre d'années, il sera trop tard pour discuter les conditions du marché et toute discussion serait d'ailleurs inutile. Mais si la question était étudiée et discutée avant la signature du contrat, la Chambre pourrait peut-être faire des propositions utiles.

Lorsque le bill viendra pour la troisième lecture, le ministre devrait nous expliquer les conditions qui seront exigées pour ce service. Je considère que l'on a commis une erreur par le passé, en exigeant que ce service se fît entre les Antilles, Saint-Jean et Halifax. Le seul moyen pratique est d'avoir un service direct avec Halifax et un service direct avec Saint-Jean. A mon sens, c'est une folie d'exiger qu'un navire fasse escale aux deux ports. On n'aura jamais un bon service dans ces conditions. Lors de la troisième lecture du bill, le ministre informera-t-il la Chambre des conditions dans lesquelles doit se faire le service pour lequel des soumissions ont été demandées.

M. FOSTER: Je tâcherai de le faire, mais je ne puis pas m'y engager formellement. Je tiens à régler cette affaire avant mon départ et je communiquerai à la Chambre tous les renseignements possibles. Si je suis en état de donner ces explications lors de la troisième lecture du bill, je le ferai avec plaisir.

M. PUGSLEY: En vertu de cette convention, le Gouvernement est autorisé à décréter, par proclamation, que pour bénéficier des taux de faveur spécifiés dans le traité, les marchandises devront arriver par navires, directement dans un port canadien. Le ministre peut-il nous dire si c'est l'intention du Gouvernement de lancer cette proclamation prochainement ou si cette disposition n'a été mise dans le bill qu'en prévision de certains arrangements qui pourront être faits plus tard? Le Gouvernement se propose-t-il sérieusement de publier cette proclamation très prochainement? Les citoyens de Saint-Jean, d'Halifax et des autres ports du Saint-Laurent désirent savoir si nous devons continuer notre commerce avec les Antilles, par voie des Etats-Unis, ou si le Gouvernement va décider, une fois pour toutes, de n'accorder le traitement de faveur qu'aux marchandises importées directement dans un port canadien.

M. FOSTER: Il y a déjà plusieurs années que nous avons dans la loi des douanes une disposition semblable ainsi conçue:

A compter d'une date qui sera fixée par le Gouvernement en conseil, dans une proclamation publiée dans la "Gazette" du Canada, le traitement de faveur accordé à l'Angleterre ne s'appliquera qu'aux marchandises importées par navires directement dans un port de mer canadien.

Au cours de toutes ces années, mon honorable ami et d'autres avec lui ont caressé cette manie, ce besoin, plutôt, de se renseigner à fond sur tous ces détails. Pourquoi, lorsqu'ils détenaient les rênes du pouvoir, nos honorables amis de la gauche n'ont-ils rien fait en vue de calmer cette anxiété?

M. PUGSLEY.

M. MACDONALD: Ce n'est pas la réponse à ma question. Qu'avez-vous fait vous-même?

M. FOSTER: Je ne rappelle tout cela que pour en tirer une morale. Je ne puis indiquer aujourd'hui la date qui marquera la proclamation relative à ce traité. Tout cela dépend d'abord et absolument de la facilité avec laquelle nous pourrons obtenir les communications désirables. Il me répugne absolument d'imposer un système de consignation directe entre les Antilles britanniques et le Canada en utilisant les services insuffisants et inefficaces que nous offrent les compagnies qui font cette navigation aujourd'hui. Quant à moi, je m'oppose fortement à cette idée jusqu'à ce que nous puissions avoir un service de navires efficace et raisonnable. En ce qui me concerne personnellement, je serais très heureux que ce service direct fût établi. Je n'oublie pas cependant que nous devons nous entendre avec ces colonies britanniques. Nous avons assurément le pouvoir absolu de faire de la réalisation de cette idée une condition *sina qua non* de notre commerce d'exportation des îles dont il s'agit maintenant, conditions qu'elles peuvent également imposer dans le cas de leurs exportations du Canada. Libre à chacune des parties intéressées d'imposer ou non cette condition. Toutefois, il serait—et de beaucoup—préférable que toutes deux s'entendissent sur le choix d'une date pour mettre en vigueur cette convention, parce que cela serait de nature à donner une impulsion plus grande à ce commerce. Si je saisis bien le sentiment entretenu par la population de ces îles, exprimé par leurs délégués à Ottawa, c'est aussitôt qu'on en arrivera à un arrangement satisfaisant, d'après les grandes données de cette politique, elle acceptera cette dernière à laquelle je souscris moi-même de grand cœur.

M. PUGSLEY: Est-ce bien là aussi l'opinion du Gouvernement?

M. FOSTER: Je crois que le Gouvernement entretient le même avis.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX EMBRANCHEMENTS DU G.-T.-P.

La Cahmbre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (bill n° 16) concernant la compagnie des embranchements du Grand-Tronc du Pacifique, déposé par M. McKay.

Sur l'article 1er (prorogation des délais de construction).

M. OLIVER: Cette disposition oblige la compagnie de commencer les travaux de construction dans l'espace de deux ans et de terminer l'ouvrage au cours des cinq années qui suivront l'adoption de ce projet de loi.

M. LANCASTER: On me permettra peut-être d'expliquer le but de cette disposition. On ne se servait pas ici de la disposition générale qu'on retrouve presque toujours dans les projets de loi de cette nature. Toutefois, le résultat n'est aucunement modifié, sauf en ce sens que cette législation sera conforme à la disposition qu'on emploie en règle générale. Nous biffons ce qui était imprimé:

Nonobstant les dispositions de l'article 3 du chapitre 83 des Statuts de 1911....

et nous insérons ce qu'on peut lire dans le texte qu'il est modifié. C'est là simplement recourir à un moyen secondaire pour biffer une disposition qui est abrogée plus loin par le dernier article de ce projet de loi quant à la limitation du temps où devait s'opérer le premier renouvellement; nous n'aurions fait que répéter cette disposition, si nous n'avions pas biffé les mots en question. C'est pourquoi nous disons dès le commencement de cet article:

La compagnie des embranchements du Grand-Tronc du Pacifique pourra, au cours des deux années qui suivront l'adoption de ce projet de loi, commencer la construction des lignes de chemin de fer qui ont déjà été autorisées.

L'effet est exactement celui qu'on voulait obtenir en premier lieu.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE L'EST DE L'ALGOMA.

La Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (bill n° 30) concernant la compagnie du chemin de fer de l'Est de l'Algoma, déposé par M. Smyth.

Sur l'article 2 (prorogation des délais de construction d'une partie de cette voie ferrée).

M. LANCASTER: Cette charte fut accordée d'abord en 1900; à propos des dispositions que je voudrais y ajouter par ce projet de loi, je pourrais expliquer que depuis lors on a arrêté des stipulations générales qu'on inscrit à tous les projets de loi de cette catégorie, lesquelles restreignent l'exercice des pouvoirs de la compagnie et obligent cette dernière à soumettre ses tarifs à la commission des chemins de fer, au lieu de s'adresser dans ce cas-là au conseil des ministres, ainsi qu'elles le faisaient auparavant. L'une de ces stipulations veut que ces compagnies n'érigent pas de poteaux dans les rues ni le long des chemins publics, avant d'avoir obtenu l'autorisation nécessaire du conseil municipal intéressé. On ajoute ces dispositions à ce projet de loi à seule fin de mettre cette compagnie sur un pied d'égalité avec les autres institutions de même nature qui ont obtenu leurs chartes au cours des trois dernières années.

M. OLIVER: Il existe certains règlements établis par un décret du conseil et relatif à l'exploitation de l'énergie électrique.

M. LANCASTER: Oui, nous avons inclus la disposition 247 du statut relatif aux chemins de fer qui contient plusieurs dispositions restrictives; nous y ajoutons également un certain nombre d'autres dispositions dont l'une, entre autres, décrète que la compagnie n'aura pas le pouvoir d'exproprier un immeuble contre la volonté du propriétaire, enfin, d'une façon générale, tout ce que l'on entend par stipulations générales.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER CAMPBELLFORD, LAKE ONTARIO AND WESTERN.

La Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (bill n° 41) relatif à la compagnie du chemin de fer Campbellford, Lake Ontario and Western, déposé par M. Smith.

Sur l'article unique (émission de titres).

M. LANCASTER: Les dispositions générales se retrouvent dans ce projet de loi et nous avons augmenté le chiffre du capital.

M. OLIVER: Le privilège d'émettre des obligations dans le cas de ce chemin de fer semble très étendu. J'imagine que le comité doit observer une règle absolue quand il s'agit d'accorder un pouvoir semblable à une compagnie de chemin de fer et que celle-ci doit assumer une certaine responsabilité en cette matière.

M. LANCASTER: D'après l'un des statuts qui la concernent, cette compagnie avait le pouvoir d'émettre des obligations jusqu'au montant de $25,000 par mille quant à une certaine partie de sa ligne; un autre statut lui a accordé la permission d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de la somme totale de $35,000 par mille. Elle a construit une partie de ce chemin de fer et elle a constaté qu'il lui serait impossible de terminer les travaux à un prix moindre que celui qu'on lui permet de réclamer aujourd'hui. Le comité des chemins de fer s'est contenté de l'explication qu'on lui a four-

nie qui démontre l'opportunité de se rendre à la demande de la compagnie.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER MANITOBA AND NORTHWESTERN.

La Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (bill n° 44) relatif à la compagnie du chemin de fer Manitoba and Northwestern, déposé par M. Cash.

Sur l'article unique (délai d'exécution de la construction des lignes d'extension).

M. LANCASTER: Je puis dire que lorsque ce projet de loi fut soumis au comité des chemins de fer, j'ai proposé qu'on accordât à la compagnie intéressée le droit d'établir son point terminus aux rangs 16, 17, 18 et 19. Le comité a pensé que cette proposition était trop générale; il en est finalement arrivé à la conclusion de biffer les chiffres 16 et 17; les parrains de cette entreprise se sont contentés des rangs 18 et 19.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.)

3e LECTURE

Après délibération en comité général:

Du projet de loi (bill n° 18) concernant la compagnie du chemin de fer Ontario-Michigan, déposé par M. Pardee;

Du projet de loi (bill n° 19) concernant la compagnie du chemin de fer "Ottawa Terminals", déposé par M. Fripp;

Du projet de loi (bill n° 14), concernant la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, déposé par M. Currie;

Du projet de loi (bill n° 15), concernant la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique, déposé par M. Currie;

Du projet de loi (bill n° 37), concernant la compagnie du chemin de fer central d'Alberta, déposé par M. Clark (Red-Deer);

Du projet de loi (bill n° 42), relatif à la la compagnie du chemin de fer de Guelph à Goderich, déposé par M. Morphy.

2e LECTURE DU BILL CONCERNANT LA BANQUE IMMOBILIERE.

M. BAKER propose que le projet de loi (bill n° 72) constituant en corporation la Banque immobilière soit lu une 2e fois.

—Il s'agit ici, monsieur l'Orateur, d'un projet de loi constituant civilement une compagnie qui fera le commerce des immeubles. Certains ont trouvé à redire au nom donné à cette compagnie, mais le comité pourra facilement faire disparaître toute équivoque à cet égard. Les parrains de cette entreprise n'insisteront pas trop sur le nom choisi; cependant, c'est une objection de la nature de celle que je viens de mentionner qui a retardé le progrès de ce projet de loi lorsqu'on l'a débattu à la Chambre, l'autre soir.

M. LEMIEUX: Le commerce des immeubles est-il la seule fin que cette compagnie entend poursuivre?

M. BAKER: Oui. On s'oppose au mot "banque" dans ce nom.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 2e fois.)

2e LECTURE.

Du projet de loi (bill n° 77), constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton et à Fort-McMurray, déposé par M. Armstrong (Lambton);

Du projet de loi (bill n° 78), constituant en corporation la compagnie d'assurance contre la grêle;

Du projet de loi (bill n° 79), relatif à la compagnie du chemin de fer de Cariboo-Barkerville et Willow-River, déposé par M. Green;

Du projet de loi (bill n° 80), constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de la rive du lac Huron, déposé par M. Baker;

Du projet de loi (bill n° 81), constituant en corporation la compagnie du chemin de fer international de Québec à Portland, déposé par M. Cromwell;

Du projet de loi (bill n° 82), relatif à la compagnie du chemin de fer de Shuswap à Okanagan, déposé par M. Green;

Du projet de loi (bill n° 83) relatif à la compagnie du chemin de fer Southern Central Pacific, déposé par M. Sharpe (Lisgar);

Du projet de loi (bill n° 86) constituant en corporation la British Northwestern Mortgage Company, déposé par M. Aikins;

Du projet de loi (bill n° 87) concernant la compagnie "Burrard Inlet Tunnel and Bridge", déposé par M. Stevens;

Du projet de loi (bill n° 91) concernant la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, déposé par M. Green;

Du projet de loi (bill n° 93) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de transit rapide de Québec, déposé par M. Gauthier (Gaspé).

ADOPTION D'UNE RESOLUTION POUR ENCOURAGER L'ENSEIGNEMENT AGRICOLE.

L'hon. M. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu de décréter qu'une somme, ne dépassant pas $10,000,000, soit prélevée sur le fonds du revenu consolidé du Canada et utilisée durant une période de dix années à commencer par l'année se terminant le 31 mars 1914, aux fins d'aider et de promouvoir l'enseignement de l'agriculture, y compris l'œuvre à laquelle se livrent les collèges vétérinaires.

—Je sais, monsieur l'Orateur, qu'il est d'habitude pour un ministre, en pareille circonstance, de faire une déclaration se rapportant au but du projet de résolution qu'il soumet. Cependant, je n'ai pas l'intention d'occuper bien longtemps l'attention de la Chambre, ce mercredi soir, en entrant dans tous les détails de la mesure proposée. Je veux simplement présenter ce projet de loi de façon à ce qu'il soit imprimé puis distribué aux membres de la Chambre. Je serais reconnaissant à la Chambre si elle consentait à remettre la discussion de ce projet de résolution à une date ultérieure, lorsqu'il aurait été imprimé et distribué. Je tiens à exprimer au très honorable chef de la gauche combien hautement j'ai apprécié l'attitude qu'il a prise lorsqu'il a consenti à ce que cette procédure fut suivie ce soir, et dire à tous et à chacun des membres de cette Chambre qu'ils me feraient grandement plaisir s'ils consentaient à laisser adopter la résolution sans débat et à me permettre d'expliquer dans tous ses détails le projet de loi en le présentant à la Chambre.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour la discussion de la résolution. Il est fait rapport de la résolution et elle est adoptée.)

M. BURRELL demande à déposer un projet de loi (bill n° 103) accordant de l'aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces. Monsieur l'Orateur, le très honorable chef de cette Chambre (M. Borden) déclarait à la population du Canada le 14 août 1911, que si on le mettait à la tête de l'administration de ce pays, il aviserait aux moyens à prendre "pour accorder une aide libérale aux provinces en vue d'encourager et de répandre l'œuvre de l'enseignement agricole et de promouvoir les progrès de l'agriculture." Le projet de loi que je demande la permission de déposer sur le bureau a en vue la réalisation prompte et complète de cette promesse.

Lorsque j'ai présenté au cours de la dernière session un projet de loi destiné à venir en aide à l'agriculture, j'ai fait observer qu'il était impossible d'agir sagement dans une question semblable avant d'avoir soumis celle-ci à l'étude approfondie de quelqu'un très versé en la matière; aussi, en chargeant de ce travail M. le docteur C. C. James, le Gouvernement croyait faire le premier pas dans la bonne voie du parachèvement d'un programme agricole parfait.

Depuis lors, M. le docteur James que sa longue expérience dans tout ce qui se rapporte à l'agriculture et que les nombreuses relations qu'il entretenait avec ceux qui au Canada s'appliquaient à résoudre les problèmes agricoles désignaient à notre choix, a entrepris d'exécuter le travail énorme qu'on lui demande de conduire à bonne fin; il a pris fréquemment et librement l'avis des fonctionnaires des divers gouvernements provinciaux et celui des directeurs et des professeurs des différentes institutions agricoles du pays. Il avait pour mission de trouver la meilleure forme en laquelle les autorités fédérales pourraient venir à l'aide des gouvernements provinciaux dans cette grande œuvre du développement de l'agriculture au Canada, de l'agriculture qui constitue la base de l'industrie n notre pays.

J'ai été en relations constantes et directes avec M. le docteur James au cours de l'année dernière et je suis heureux de proclamer ici publiquement que ses services ont été des plus précieux pour notre pays.

Il a été de coutume de poursuivre des enquêtes de cette nature ou d'autres semblables et de les conclure par des rapports ayant une valeur plus ou moins relative et que l'on plaçait sur les derniers rayons d'un bureau quelconque d'une division quelconque d'un ministère quelconque, où on les laissait se couvrir de la poussière des années. Il y a un vieil adage qui dit: "la preuve que le pudding est bon, c'est qu'on le mange"; l'on trouvera la preuve de l'étude sérieuse qu'on a faite de toute cette question dans les termes mêmes du projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à l'étude de la Chambre.

Le discours du trône fait mention de la forme que devrait revêtir un projet de loi de cette nature, en ce qui a trait à cette aide qu'on se propose d'accorder à l'enseignement agricole de façon à ce qu'il y ait continuité d'action; déjà j'ai reçu des principaux des grandes universités du pays, des directeurs de collèges et d'écoles d'agriculture du Canada et de personnes qui remplissent des fonctions importantes dans les divers gouvernements provinciaux, libéraux et conservateurs, de nombreuses expressions d'adhésions sincères au principe et aux données de ce projet de loi.

Il n'est pas nécessaire aujourd'hui ni à cette heure de défendre ou d'excuser toute aide généreuse qu'on accorde à l'agriculture. Nous connaissons tous le bien fondé d'une doctrine semblable. Augmenter le revenu du cultivateur; améliorer les conditions où se développe l'existence à la campagne; accroître le nombre des ouvriers des champs, accomplir tout cela, même tenter cette entreprise, c'est pour nous faire un pas dans

la voie de la solution des plus grands problèmes et nous soustraire aux difficultés manifestes que nous présente l'existence moderne.

Deux problèmes, entre autres, se présentent à nous aujourd'hui, tout comme ils s'imposent à l'étude des autres pays de l'univers: le coût de l'existence qui augmente sans cesse, et cela dans des proportions désespérantes, et l'augmentation de la population urbaine au détriment de la population rurale. L'analyse de la cause de cet état de choses présente tout autant de difficulté qu'en offre la recherche du remède qu'il faut y trouver. L'Angleterre libre-échangiste est tout aussi affectée sous ce rapport que le sont les pays qui ont des tarifs de protection. Les deux choses se lient intimement l'une à l'autre. L'encombrement dans les cités constitue une menace au point de vue économique ainsi qu'au point de vue social. L'augmentation de la population urbaine qui représente une diminution du nombre des producteurs a pour résultat l'augmentation du prix de la vie, celle du chiffre des affamés et des criminels et—dans le cas d'un pays qui reçoit des millions d'immigrants—la concentration de masses considérables de gens nés en pays étrangers, qui ignorent tout ce qui se rattache à notre vie nationale, tout cela constitue une menace au point de vue politique ainsi qu'au point de vue social.

Aux Etats-Unis, avant la guerre civile, la population urbaine était de 12 p. 100. Aujourd'hui elle atteint 46 p. 100. Au Canada nous tirons naturellement gloire de nos grandes cités qui se développent de jour en jour, mais nous ferions preuve d'un véritable manque de civisme si nous n'essayions pas de mettre des entraves aux malheurs qui accompagnent un développement malheureux dans cette direction.

Puisque cette question se rattache si étroitement aux objets du bill, je me permettrai de soumettre à la Chambre les faits et les chiffres autant qu'ils se rapportent au Canada.

	*Est du Canada.	†Ouest du Canada.
Population totale—		
1901..		5,371,315
1911..		7,204,838
Augmentation, 34·13 pour cent.		
Population totale—		
1901..	4,725,798	645,517
1911..	5,463,941	1,740,897
Augmentation	738,143	1,095,380
Proportion ..	16·	170·
Population urbaine—		
1901..	1,813,832	207,967
1911..	2,599,228	681,216
Augmentation	785,396	473,249
Proportion ..	43·3	227·
Population rurale—		
1901..	2,911,966	437,550
1911..	2,864,713	1,059,681
Diminution ..	47·253	Augm. 622,131
Proportion....	1·6 p. c.	149 p. c.

* Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et île du Prince-Edouard.

† Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Colombie-Anglaise, etc.

M. BURRELL.

On voit par là que malgré l'augmentation considérable de la population rurale de l'Ouest canadien, la population urbaine, fait significatif, accuse un décroissement encore beaucoup plus considérable.

Si cet état de choses se continue, où nous menera-t-il? En quel abîme nous plongera-t-il? Dans les villes, la faim et la misère ne laissent pas d'être tragiques; mais bien plus triste et plus alarmante est la vue de campagnes désertes et de champs improductifs. Les villes ne peuvent pas être florissantes si les campagnes ne le sont point également; et, comme dit George W. Russell: " Les rois et les princes de l'industrie, ainsi que tout ce dont ils sont les maîtres—manufactures colossales et usines titanesques—pourraient disparaître sans que le nombre des humains fût amoindri; mais éloignez l'homme du champ, privez la terre de ses fruits: dans six mois les rues seront devenues silencieuses ".

C'est donc à nous, membres du Parlement chargés de légiférer au nom de la nation, qu'il incombe d'aviser aux moyens de résoudre ces questions dont l'importance, au point de vue national, est si considérable. Aux yeux de la nation, nul ne saurait le contester, la protection de ses éléments productifs est chose d'importance première, fondamentale. Mais pour ce qui est de la vie agricole au Canada, nous ne devons pas nous borner à l'amélioration des conditions économiques, nous devons viser à mieux que cela: à la création d'une civilisation rurale propre à assurer immédiatement une existence plus complète et plus heureuse aux habitants des campagnes et à devenir pour la nation même une source où elle puisera une vigueur nouvelle.

Le gouvernement fédéral en est venu à la conclusion que le meilleur moyen de participer à cette œuvre importante, c'est d'assurer une aide volontaire et généreuse à la cause de l'enseignement agricole. A qui dira que nous innovons, nous répondrons qu'il s'agit ici de deniers publics, de deniers prélevés sur la population et que c'est chose justifiable et même à désirer que la dépense de ces deniers de la façon que nous jugeons la plus propre à servir les objets qpe j'ai mentionnés. En décidant d'aider à l'éducation ou à l'instruction, nous imitons dans leurs meilleures méthodes les nations les plus progressistes.

La grande nation allemande n'a accompli de réels progrès en agriculture que depuis la seconde moitié du siècle dernier, c'est-à-dire depuis qu'elle s'est dotée d'un système d'enseignement agricole primaire et secondaire. A l'heure qu'il est, il n'est pas, en Allemagne, de spécialité agricole qui ne soit l'objet d'un enseignement particulier, enseignement dont les résultats sont connus du monde entier.

Pour ce qui est de la Grande-Bretagne, la Chambre est au fait de l'œuvre merveilleuse de régénération accomplie en Irlande depuis l'installation, en 1899, du conseil de l'agriculture, et dont le facteur principal fut sir Horace Plunkett. L'enseignement et la coopération furent les moyens que l'on adopta alors pour venir en aide aux cultivateurs, et c'est à eux que l'on s'en tient encore avec le succès le plus complet. En 1909, le parlement anglais décidait d'ouvrir, pendant cinq années consécutives, un crédit annuel de £500,000 à titre de contribution supplémentaire à l'amélioration de l'état de l'agriculture, des routes et des pêcheries en Angleterre, en Ecosse et en Irlande. Ces octrois ont permis à la commission de développement d'accorder de l'aide aux écoles d'agriculture, de favoriser l'enseignement direct en maintes branches de l'industrie agricole et de faire faire des recherches sur l'agriculture.

On cite souvent le Danemark comme le plus progressiste et le plus prospère de tous les pays purement agricoles. Après que la Prusse l'eût dépouillé de ses riches provinces du sud, le peuple danois résolut de tenter un suprême effort pour reconquérir sa position, et il y est parvenu grâce à ces deux auxiliaires: la coopération et l'enseignement.

En Belgique, l'appauvrissement du sol et l'émigration de la population rurale avaient atteint des proportions si alarmantes que le gouvernement décidait, en 1855, de nommer des inspecteurs agricoles ou professeurs d'agriculture régionaux. Quel fut le résultat de cette mesure? Ce fut, pour le résumer en quelques mots, de donner une valeur plus grande aux terres arables, d'améliorer de façon merveilleuse le rendement des récoltes et de retenir au pays la population des campagnes. Suivant le rapport du ministre de l'agriculture de Belgique, les récoltes accusent l'augmentation suivante depuis 1885:

	Boisseaux.
Blé, par acre de..	..24.54 à 28.55
Seigle, par acre de..	..23.86 à 36.69
Avoine, par acre de..	..49.79 à 81.48
Orge, par acre de..	..38.25 à 57.57

Dans un rapport spécial qu'il fit au bureau d'éducation d'Angleterre, M. B. B. Craig fait cette observation:

Grâce à une dépense n'excédant pas £40,000 par année et répartie sur toute les branches de l'enseignement agricole, les farines de la Belgique rapportent maintenant chaque année £10,000,000 de plus qu'il y a vingt-cinq ans. La population la plus dense qu'il y ait aujourd'hui en Europe est presque entièrement alimentée par les produits de ses propres fermes dont le rapport annuel est, en moyenne, de £20 par acre, tandis que celles d'Angleterre ne rapportent pas même la moitié de cela.

Depuis un assez grand nombre d'années la France pratique en matière d'agriculture un système d'enseignement bien conçu et très étendu. Je ne saurais mieux en résumer les résultats que par les quelques lignes suivantes que j'extrais d'un journal hebdomadaire canadien, du "Weekly Sun", édition du 20 novembre 1912:

Valeur de l'enseignement agricole.

Si l'on pouvait douter encore de la valeur de l'enseignement agricole pratiqué directement au foyer, dans la grange et dans les champs du cultivateur, on n'aurait qu'à examiner ce qui se passe en France. Depuis quinze ans que cette nation a établi un système pratique d'enseignement agricole, la valeur de la récolte de chaque année s'est accrue de cinq cent millions de dollars.

J'aimerais à appeler l'attention de la Chambre sur un grand progrès récemment accompli aux Etats-Unis; je tiens d'autant plus à le signaler que la situation de nos voisins, en ce qui concerne les attributions respectives du pouvoir fédéral et des divers Etats, ne diffère pas entièrement de la nôtre.

Depuis 1862, le congrès a voté six lois autorisant l'octroi aux divers Etats de subventions destinées aux écoles d'agriculture, aux stations agronomiques et à l'enseignement de différentes branches de l'industrie agricole. Au cours des cinquante années dernières, une somme d'au moins $68,000,000 a été versée aux états qui l'ont fait servir aux recherches et à l'enseignement. Ces octrois, les états continuent de les recevoir, mais comme on reclame l'enseignement chez le cultivateur même, ils sont devenus insuffisants et il faut en relever le chiffre.

L'an dernier, le dépôt du bill Page marquait une modification nouvelle de l'attitude des Etats-Unis sur la question nationale de l'agriculture. Ce bill, qui est sur le point d'être adopté, tend à autoriser l'ouverture de crédits se chiffrant à près de douze millions de dollars par année, qui seront répartis entre les divers états, et ceux-ci en feront servir la majeure partie aux objets de l'agriculture, y compris, cette fois, l'enseignement professionnel. Les autorités de l'état de New-York ont fait cette observation au sujet du bill Page:

L'on conseille de faire en sorte, lorsque le gouvernement fédéral tentera de nouveaux efforts en faveur de l'enseignement agricole,

que l'autonomie des états sont sauvegardée; que la loi fédérale n'empiète pas sur le système établis par les divers états, et que l'on cer dans les états, un service central unique cer dans les Etats, un service central unique qui ne servirait qu'à édicter des règlements bureaucratiques.

Ce régime sous lequel on fait servir les fonds du trésor fédéral aux objets de l'agriculture, dans les divers états, laisse à ces derniers, ajoute-t-on, autant de latitude dans l'application de ces deniers qu'ils en ont lorsqu'il s'agit des leurs propres. Dans la réalisation de leurs projets, il faut qu'il y ait coopération entre l'état, les écoles de l'état et les autorités fédérales.

Il est également à souhaiter qu'une communauté d'action à peu près semblable existe au Canada. Nous projetons, il va sans dire, d'agrandir ce que l'on peut appeler le champ d'action directe du ministère fédéral en contribuant à aider et développer l'industrie de l'élevage, l'industrie laitière, l'horticulture fruitière et autres industrie au moyen d'investigations, de recherches, de l'améliorations des modes de transport, de la création de nouveaux débouchés, etc.; mais pour ce qui est des deniers applicables à l'instruction, nous voulons nous en tenir à ce que l'on peut avec raison appeler les principes constitutionnels, nous borner à utiliser et à raffermir les institutions qui existent déjà dans les diverses provinces ou que celles-ci ont convenablement établies.

En notre pays, le besoin se fait impérieusement sentir d'hommes éminemment aptes à enseigner aux autres. A l'heure actuelle, pour nous prévaloir des services de tels hommes, il nous faut recourir aux vieux procédé qui consiste à boucher un trou pour en ouvrir un autre, faire sans cesse passer les membres les plus marquants du personnel des écoles d'agriculture au service du ministère de l'agriculture, d'où on les renvoie aux écoles ou à d'autres services administratifs. La moisson est abondante, mais les moissonneurs sont rares. Ce qui, à certain égard, est fort encourageant et témoigne des dispositions sérieuses de notre peuple, c'est qu'à chaque agriculteur capable, instruit, éminent, on offre aujourd'hui une demi-douzaine d'emplois de tout premier ordre. Il fut un temps où ces hommes quittaient le Canada pour émigrer aux Etats-Unis. Nous les ramenons maintenant au pays, et ceux que nous avons, nous les gardons.

Le présent projet de loi tend à encourager l'enseignement et l'éducation sous toutes ses formes. Les recherches scientifiques du dernier demi-siècle ont révolutionné l'agriculture, mais la masse de ceux qui cultivent aujourd'hui le sol canadien n'a pas encore pu bénéficier pleinement des avantages qui découlent de ces recherches. On voit trop souvent, spectacle pathétique et

pitoyable, un labeur incessant, loyal et ardu qui, même au bout de longues années, n'apporte aucune récompense, uniquement et simplement à cause du manque d'instruction, à cause de la mauvaise direction des énergies. On a dit avec raison que:

Là où l'intelligence seconde les bras, l'homme est bien différent de l'esclave ignorant qui ne cesse de piocher depuis le jeune âge jusqu'à la mort sans que l'idée lui vienne d'alléger son fardeau, sans avoir même l'espoir de toucher le prix de sa vie de labeur. Le sol est un grand éducateur. Du jour où les hommes se rendent compte des lois qui régissent les efforts qu'ils y tentent, chaque aurore nouvelle leur paraîtra plus brillante; un nouvel objectif leur fera trouver la vie plus ensoleillée et les aspirations de l'humanité entière seront d'un ordre plus élevé.

Laide accordé pour fins d'enseignement ne contribuera pas uniquement à améliorer les méthodes d'exploitation agricole, mais aussi à rendre la population agricole des deux sexes meilleure et plus heureuse.

La forme que doit revêtir cette aide peut varier selon les besoins et les conditions de chaque province. L'aide embrassera la mise sur un pied de plus grande efficacité et l'amélioration de l'outillage de nos collèges d'agriculture; l'établissement d'écoles d'agriculture, d'industrie laitière et d'horticulture, de cours abrégés d'agriculture; l'introduction de l'enseignement agricole dans les écoles publiques, et l'enseignement donné par des conférenciers ambulants ou non. Elle pourrait fort bien comprendre aussi la précieuse propagation de renseignements qui s'effectue au moyen des trains d'échantillons, la formation de professeurs d'histoire naturelle et la science inestimable de l'économie domestique, apanage de nos femmes et de nos jeunes filles dont l'influence constituera toujours un des plus puissants facteurs dans la solution des problèmes qui nous occupent.

Nous restreignons les objets du bill à l'instruction parce que c'est là le moyen d'atteindre à la base véritable d'une production couronnée de succès. Toute œuvre éducatrice devant être continue si l'on veut qu'elle soit effective, nous voulons que les dispositions du projet de loi soient applicables à une période de dix années. Nous proposons qu'il soit prélevé sur le revenu consolidé une somme de dix millions à être dépensée au cours de cette période. La première année, la somme à être répartie entre les provinces sera de $100,000; le chiffre de cette somme s'accroîtra de $100,000 par année jusqu'en 1917, et à compter de cette dernière année, il sera versé annuellement une subvention de $1,100,000 jusqu'en 1923. De cette façon, nous aiderons plus utilement à l'épanouissement des institutions provinciales et au développement de leurs moyens d'action, que si nous commencions par une subvention d'un million.

A proprement parler, nous nous sommes rangés à ce principe d'un partage basé sur la population. Les légères modifications apportées à ce principe auront, je l'espère, l'approbation de la Chambre. Ainsi, en premier lieu, nous mettons de côté une somme de $20,000 à être partagée chaque année entre les écoles de médecine vétérinaire qui confèrent des diplômes et qui se tiennent au niveau que l'on exige d'elles. Nous en agissons ainsi pour la raison que, par le caractère même du travail fait par le gouvernement fédéral dans cette science de la médecine vétérinaire, et pour la raison aussi que les élèves de ces institutions se recrutent dans toutes les provinces, on peut regarder ces écoles comme ayant un cachet absolument national. J'en dirai davantage sur ce sujet quand la Chambre aura abordé l'examen des articles du projet de loi.

En plus de ces $20,000, nous proposons d'allouer à chacune des provinces, quel que soit le chiffre de leur population, une somme de $20,000. On a allégué, non sans raison, que nous devions un intérêt tout particulier à celles des provinces dont la population rurale est en proportion plus forte, dont les sources de revenu sont restreintes et qui ont besoin d'un plus grand stimulant pour leur développement agricole.

Je pourrais, comme exemple, prendre les provinces de l'extrême Est et de l'extrême Ouest; l'île du Prince-Edouard est un pays purement agricole qui n'a ni domaine public, ni minéraux ni forêts pour se créer des revenus. De l'appel incessant venu de l'Ouest est résulté un drainage continuel de la population de cette province, où le développement agricole est devenu un problème d'importance majeure. Quant à la Colombie-Anglaise nous avons en elle une province nouvelle d'une étendue immense, encore très peu peuplée, ne faisant que de commencer à développer ses ressources, et pour qui le coût de la vie est peut-être plus élevé qu'en aucune autre partie du pays. Je pourrais aborder le cas de certaines autres provinces, mais ces arguments suffisent pour le moment et nous comprenons que nous sommes fondés à proposer cette motion.

Ces exceptions faites, les sommes allouées seront alors divisées proportionnellement à la population et la part de chaque province, telle que prescrite par les dispositions du projet de loi, sera comme suit:

	1913.	Augmentation annuelle.	1917 à 1923
Ile du Prince-Edouard	$26,529 85	$1,306	$31,753 73
Nouveau-Brunswick	44,509 93	4,902	64,117 87
Alberta	46 094 95	5,219	66,970 91
Colombie-Anglaise	47,334 76	5,467	69,202,57
Manitoba	51,730 05	6,346	77,114 09
Nouvelle-Ecosse	54,288 45	6,858	81,719 21
Saskatchewan	54,296 29	6,859	81,733 32
Québec	159,482 40	27,896	271,068 32
Ontario	195,733 32	35,147	336,319 98

Il est statué que si une province n'est pas prête, en aucun temps que ce soit, à se servir de tout ce qui lui est alloué, l'Etat retiendra le reste au profit de cette province, jusqu'à ce que celle-ci en fasse la demande, ou établisse qu'il y a lieu de lui en faire la remise. Si, par manque d'outillage scolaire, ou pour toute autre raison, une province est incapable de soumettre un programme satisfaisant, le gouvernement fédéral consentirait volontiers à en soumettre un à la sanction de cette province.

Lorsque, à l'époque de la confédération, le Gouvernement s'est emparé des principales sources de revenu des provinces, il a été jugé raisonnable de payer à ces provinces certains subsides de manière à leur rendre possible leur administration interne en ce qui concerne l'instruction publique, la construction des chemins, et autres objets d'intérêt local. Ainsi que le sait la Chambre, ces subsides ont été augmentés en ces dernières années, et l'on a laissé les provinces libres d'en disposer à leur gré. Dans le cas présent, nous proposons d'agir un peu différemment, et, tout en ne perdant pas de vue l'esprit de la Constitution dans les rapports entre le gouvernement fédéral et le provincial, nous proposons de faire exercer par le gouvernement fédéral une certaine surveillance sur les dépenses que les provinces pourront faire grâce à l'octroi que votera le Parlement en conformité de ce projet de loi. Il y aura un examen soigneux des conventions qui seront établies, aussi bien que du travail qui sera accompli, et il sera fait sur toute cette question un rapport complet au Parlement.

Nous projetons une conférence, chaque année, entre les représentants des provinces et le gouvernement fédéral, de manière à coordonner le travail, et cela afin d'éviter que le même travail soit accompli deux fois par le gouvernement fédéral et par les provinces.

Nous avons aussi en l'idée l'établissement d'un bureau de publicité qui tiendra la population canadienne constamment au courant de ce qui se fera en faveur de l'agriculture dans toutes les parties du pays. De cette manière, on établira une sorte de coopération réelle entre l'Etat et les provinces, on sauvegardera les attributions provinciales et le Gouvernement fédéral exercera une surveillance suffisante sur l'emploi de ses fonds. Sincèrement désireux de traiter toute l'affaire à un point de vue économique, nous espérons que les gouvernements provinciaux prendront la même attitude et auront les mêmes visées. Il est clair que le succès du projet dépend des intentions avec lesquelles on l'étudiera et l'appliquera.

Je dirai, en terminant, monsieur l'Orateur, que, bien que la somme que le bill mentionne puisse paraître considérable de prime abord—elle est probablement suffi-

sante pour lancer l'entreprise—elle n'est pas trop forte eu égard à la tâche à accomplir. Si les provinces coopèrent avec nous, ainsi que nous l'espérons et que nous avons lieu de nous y attendre, je suis convaincu que, étant donné la grandeur de l'œuvre, sa nature, et le développement du pays, on s'apercevra dans quelques années que ce crédit est insuffisant. Bien qu'on puisse laisser à l'avenir la solution de cette question, je déclare ouvertement en ce moment que je suis d'avis que la Chambre sera prête, avant longtemps, à porter ce crédit à un chiffre plus élevé, et que, ce moment venu, elle pensera comme nous que ce projet de loi fournit des fonds pour le développement effectif et durable, d'après des méthodes sages, de la plus grande partie de notre patrimoine national.

Parmi la droite et parmi la gauche, il est plusieurs hommes qui connaissent par expérience la vie champêtre ou dont les pères et les aïeux ont labouré le sol. Il est bon que tous aient en l'idée le laboureur solitaire traçant un long sillon, l'homme penché au-dessus du foyer de son habitation isolée —les symboles et les types des besoins, des vertus et des forces de la nation. D'une année à l'autre, nous siégeons en cette enceinte pour donner des lois au pays. Au milieu des luttes, nous le faisons tantôt bien, tantôt mal, regardant trop souvent comme important et durable ce qui n'est ni important ni durable. Nos lois seraient meilleures, nos luttes moins acerbes, si nous obéissions plus souvent au désir d'alléger la tâche et d'embellir la vie de ceux qui, au milieu du silence et de la solitude des champs et des bois, jettent les fondations de notre commune patrie.

M. E. W. NESBITT (Oxford-nord): Je ne veux pas commenter le projet de loi avant de l'avoir vu. Toutefois, je désire féliciter le ministre des excellentes intentions qu'il a exprimées en le déposant. Ceux d'entre nous qui ont quelque connaissance de la culture des champs savent que, si nous pouvions instruire la grande majorité des cultivateurs, nous pourrions augmenter considérablement le rendement agricole. Ce qui est difficile c'est de parvenir jusqu'au cultivateur; nous n'y réussissons pas beaucoup par l'intermédiaire de nos collèges d'agriculture. Lorsqu'un jeune homme sort du collège d'agriculture d'Ontario, le meilleur qu'il y ait au Canada et probablement aussi bon qu'on en trouve dans n'importe quel pays, il bénéficie au groupe parmi lequel il habite, sans parler des avantages qu'il retire lui-même. Des champs mieux cultivés nous font voir le profit qu'il a tiré de son séjour dans cette institution.

J'ignore ce que le ministre se propose de faire pour répandre l'instruction parmi la classe agricole, mais je pense que le meilleur moyen de parvenir jusqu'aux cultivateurs c'est d'établir des fermes modèles dans le voisinage. Ils ne se rendront pas au collège d'agriculture, si ce n'est de temps à autre en excursion. Lorsqu'ils y vont, ils n'y voient presque rien, sauf le collège lui-même, et ils n'apprennent rien de pratique. Pour une raison quelconque, les jeunes qui y vont ne retournent pas à la ferme; ils s'adonnent peut-être au professorat. Je voudrais convaincre le ministre que cet argent sera dépensé en pure perte, à moins qu'il ne puisse procurer cet enseignement à la classe agricole. Notre désir est d'atteindre les cultivateurs âgés, comme moi, et de leur inculquer quelques connaissances. Ne l'encombrez pas de théories, mais apprenez-lui à mieux faire pondre les poules, à obtenir un cochon de 60 livres en deux mois, à tirer d'une vache 10,000 livres de lait par année, au lieu de 3,500 livres, en lui donnant la même provende, à récolter 50, 60 ou 70 boisseaux d'orge, plutôt que 20, à obtenir 30 boisseaux de froment aussi facilement que 15.

Comparez le rendement moyen du froment dans l'Ouest canadien et aux Etats-Unis au rendement en Angleterre; les cultivateurs anglais cultivent le même sol depuis quatre à cinq cents ans et ils obtiennent un rendement presque double, bien que quelques-unes de nos terres soient presque neuves. Si nous réussissons à enseigner ces choses aux vieux cultivateurs, cette dépense aura de bons résultats; autrement ce sera un gaspillage.

L'hon. M. FRANK OLIVER (Edmonton): Je veux aussi féliciter le ministre de l'Agriculture de son exposé du présent bill. Comme tout le monde, j'admets avec lui l'importance de l'industrie agricole et l'opportunité d'en améliorer la situation autant que faire se peut. Ce devoir, on l'a déjà dit, incombe aux membres du Gouvernement et de la Chambre, ainsi qu'aux membres des gouvernements et des législatures des provinces canadiennes.

Il est un point que le ministre a mentionné et au sujet duquel je l'approuve fortement: la répartition de la somme entre les différentes provinces, en sus de leurs subventions et sur la même base.

Le revenu du Canada s'est beaucoup accru durant les dernières années. Le pays est composé de provinces et c'est des habitants de ces provinces qui sont en même temps des habitants du Dominion qu'on tire ce revenu.

La pratique a démontré qu'il est injuste que les provinces ne reçoivent en partage, sur le revenu grossissant rapidement, que la subvention fixe, déterminée il y a des années et dans d'autres circonstances. Dans les circonstances actuelles, lorsque le revenu se gonfle, je crois qu'il est sage de dire qu'il doit y avoir moyen de

donner aux provinces une part de ce revenu plus fort, car s'il augmente, c'est la preuve que les besoins administratifs des diverses provinces sont plus grands.

Je félicite surtout le ministre de cette disposition du projet de loi par laquelle il se propose de répartir la somme entre les provinces d'après le chiffre de leur population et sur le même principe que les subventions aux provinces.

Quant à la somme accordée, je ne crois pas que personne trouve à redire si on dépense un million de plus en deniers, pourvu que, ainsi que le représentant d'Oxford-nord l'a laissé entendre, la dépense serve à améliorer soit la situation de l'industrie agricole, soit le sort de ceux qui s'adonnent à cette industrie. Toutefois, je puis faire ressortir que le ministre ne se propose pas d'accorder $10,000,000 pour venir en aide à l'agriculture et d'utiliser cette somme pendant l'année courante; ainsi qu'il l'a dit, il a l'intention d'accorder $700,000 pour venir en aide à l'agriculture, l'an prochain.

Lorsque le ministre conseille de ne pas introduire la politique dans le présent débat, je suis forcé de croire—bien que je ne m'en plaigne aucunement—qu'il a obéi à des motifs politiques en faisant étalage de son projet d'accorder $10,000,000, tandis qu'il ne dépensera que $700,000 l'an prochain. Il me pardonnera, je l'espère, d'entretenir cette opinion, lorsqu'il nous exhorte si chaleureusement à ne pas mêler la politique au débat, il m'est permis de penser que la politique n'est pas étrangère à la forme sous laquelle ce projet a été soumis à la Chambre. Toutefois, c'est là un sujet qui ne donnera pas lieu à des reproches de notre part. Si l'honorable ministre désire déposer pompeusement son projet de résolution, tout ce que je puis dire c'est qu'il est bon qu'il soit déposé de cette manière afin d'attirer l'attention de la classe agricole et de tout le pays sur ce qui pourra résulter de ce surcroît de dépenses pour l'agriculture. Mais ayant cherché lui-même à remporter cet avantage, il ne doit pas se plaindre que, nous aussi, nous envisagions cet aspect de la question au point de vue politique.

Mon honorable ami et la Chambre savent naturellement qu'un projet de quelque importance, surtout pour la classe agricole du Canada, formait partie du programme de l'ancien Gouvernement et a été discuté à la dernière élection, et le ministre me permettra, j'en suis sûr, de faire observer à la population agricole des trois provinces des prairies—j'expose des faits connus du public et de la députation—qu'elle aurait retiré, grâce au succès de ce projet, des seules opérations de l'an dernier, non pas $1,000,000, mais $10,000,000, somme que sa proposition à effet entend consacrer à l'enseignement de l'agriculture dans tout le Canada, répartie sur une période de dix ans. Un groupe de la classe agricole, grâce au projet de lui donner accès au marché voisin, aurait retiré des opérations d'une seule année la somme qu'on se propose de consacrer à l'agriculture dans tout le pays pendant une période de dix ans.

M. WILCOX: Comment l'honorable député arrive-t-il à ce chiffre?

M. OLIVER: Le calcul a été fait l'an dernier. Mon honorable ami le trouvera dans le hansard.

M. HENDERSON: Le public n'est pas arrivé au même résultat.

M. OLIVER: Les gens directement intéressés ont fait ce calcul. Donnez-leur l'occasion de se prononcer, et vous verrez.

M. HENDERSON: Cela n'a pas paru dans Macdonald.

M. OLIVER: Dans Macdonald, celui qui se disait en faveur de la réciprocité était jeté en prison ou menacé de l'être. Quoi qu'il en soit, relativement a l'argument tiré de l'importance pour la classe agricole d'améliorer son sort, argument que le ministre de l'Agriculture a fait valoir avec tant d'éloquence et d'habileté à l'appui de son projet de consacrer $700,000 aux dépenses pour des fins agricoles, cette année, afin de mettre ce point en relief, je ferai observer de plus—et je désire éveiller son attention—que le Gouvernement canadien n'accomplit pas tout son devoir envers la classe agricole du pays, même en ouvrant ce crédit, quelque sage qu en soit l'emploi. J'ai pleine confiance que, sous sa direction, l'argent sera dépensé utilement. Cependant, le Gouvernement fédéral, celui-ci ou un autre, a un devoir et une responsabilité envers la population agricole, devoir et responsabilité dont il ne s acquitte pas par un don de $700,000 ou de $7,000,000 si vous aimez mieux, en une seule année. Il est de son devoir de faire en sorte que les producteurs canadiens puissent avoir accès au meilleur marché pour la vente de leurs denrées. Si le Gouvernement s'acquitte de ce devoir, si dans toutes les circonstances il leur donne accès au meilleur marché, les producteurs du Canada pourront même se passer de l'aide généreuse et désirable que le ministre leur offre dans le présent projet de loi.

J'approuve entièrement les paroles dont mon honorable ami s'est servi en parlant des agriculteurs canadiens. Cependant, les connaissant fort bien, je veux qu'on comprennent qu'ils ne se laisseront pas entraîner par n'importe qui, ni par n'importe quel projet, que la population agricole, généralement parlant, est la population cana-

dienne. Il ne s'agit pas de lui fournir, fût-ce même des collèges de médecine vétérinaire, de lui enseigner à engraisser les porcs; il s'agit de donner à l'intelligente, industrieuse, entreprenante et tenace population agricole du Canada l'occasion de progresser, de bénéficier de son industrie; c'est là le premier devoir du présent Gouvernement ou de tout autre gouvernement canadien.

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

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à neuf heures et cinquante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 27 janvier 1913.

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

PENSIONS AUX VIEILLARDS.

M. BURNHAM propose:

Que, en exécution de la résolution de la Chambre, prise le 10 décembre dernier, autorisant la nomination d'un comité spécial d'enquête à l'égard du service des pensions aux vieillards, les députés dont les noms sont indiqués ci-après composent ledit comité: MM. Bradbury, Buchanan, Burnham, Carroll, Crocket, Currie, Guthrie, Jameson, Macdonald, Mondou, Verville, White (Leeds).

M. l'ORATEUR: Je crois que cette motion est nécessaire en raison de ce qu'on a omis d'indiquer les noms qui devaient être insérés dans la motion lorsque celle-ci fut adoptée par la Chambre.

M. BORDEN: Ce sont là les noms qui figuraient dans la motion?

M. l'ORATEUR: Oui.

(La motion est adoptée.)

DELIBERATION EN COMITE ET RAPPORT.

Le bill (n° 13), déposé par M. Knowles, tendant à constituer en corporation The General Loan Company of Canada.

2e LECTURE

DU BILL DU CHEMIN DE FER CENTRAL.

M. BENNETT (Simcoe-est) propose la 2e lecture du bill (n° 90), concernant la compagnie du chemin de fer central du Canada.

M. OLIVER.

M. LEMIEUX: L'honorable député voudra-t-il nous dire ce que comporte ce projet de loi?

M. BENNETT: Une charte a été accordée au chemin de fer central il y a bon nombre d'années et se trouve aujourd'hui la propriété des auteurs du présent bill. Cette voie ferrée doit relier Montréal à Midland sur les rives de la baie Georgienne. Le président de la compagnie est le sénateur Owens, et M. C. N. Armstrong est, je pense, un des membres actifs de la compagnie. Ces messieurs ont, si je ne me trompe, reçu promesse d'aide financière de la métropole, et comptent pouvoir pousser la construction à une date très prochaine.

M. LEMIEUX: A-t-il été fait quelque chose?

M. BENNETT: Oui, on a commencé les travaux.

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

2e LECTURE.

Du bill (n° 85), déposé par M. Sharpe (Lisgar), concernant le conseil d'administration du fonds de construction d'église et de presbytère de l'église presbytérienne au Canada, pour le Manitoba et le Nord-Ouest, et changer son nom en celui de The Church and Manse Board.

Du bill (n° 92), déposé par M. Meighen, tendant à constituer en corporation The Metropolitan Mortgage Corporation.

QUESTIONS.

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

ENQUETE A L'EGARD DE FAITS D'INGERENCE DANS LES ELECTIONS.

M. DEVLIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il nommé des commissaires, et qui sont-ils, pour informer à l'égard de faits d'ingérence dans les élections?
2. Pendant combien de temps seront-ils maintenus en activité?

M. CODERRE:

1. Département des Douanes: Il ne se poursuit pas d'enquête actuellement à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, en ce qui regarde les employés de la douane.

Département du Revenu de l'intérieur: Zéphir Normandin, écuyer, s'enquiert à l'égard de faits d'ingérence politique reprochés à Joseph Omer Bousquet, employé de l'accise, division de Montréal.

Département de la Marine et des Pêcheries: M. H. P. Duchemin, 8 en cours; M. W. F. H. Carvell, 4 en cours; M. E. T. C. Knowles, 1 en cours.

Administration postale: Ces enquêteurs ne sont pas en activité d'une manière continue. Ils sont nommés spécialement pour chaque cas, et priés d'agir de temps à autre lorsqu'on le juge nécessaire.

Département des Travaux publics: J. G. H. Bergeron, W. F. H. Carvell, H. P. Duchemin, P. J. Jolicœur, E. T. C. Knowles, N. U. Lacasse, C. W. Lane, J. W. G. Morrison, Geo. C. Wright.

Départements des Chemins de fer et des Canaux: Chas. W. Lane, James McDonald, E. T. C. Knowles, H. P. Duchemin, Hazen Adair, Victor Allard, H. Tucker, N. Marceau, W. L. Shurtleff, G. H. Pettit, H. H. Ferguson, H. Carvell, W. H. Moore, J. G. H. Bergeron, Zephir Normandin, J. V. Payette.

2. Département des Douanes: Le maintien en activité des commissaires enquêteurs pour la douane dépend du besoin qui s'en fera sentir.

Le département du Revenu de l'Intérieur n'a pas encore fait rapport.

Département de Marine et des Pêcheries: Le maintien en activité des commissaires enquêteurs pour la Marine dépend des circonstances qui pourront se produire.

Département des Travaux publics: Aussi longtemps que leurs services seront requis.

Département des Chemins de fer et des Canaux: Ils seront maintenus en activité tant que leurs services seront requis.

1. Département des Impressions et de la papeterie: W. J. Code.

2. Département des Impressions et de la papeterie: Jusqu'à ce que toutes les accusations aient été tirées au clair.

MESSAGERS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. BOULAY demande:

1. Quels sont les noms des messagers de la Chambre des communes?

2. Quelles sont les dates de l'admission de chacun d'eux dans le service?

M. BORDEN:

Messagers permanents: Boutet, A., 1901; Ebbs, T., 1905; Fortin, L. D., 1909; Hugg, C., 1885; Moreau, L., 1905; Morin E., 1908; Stewart, T., 1896.

Messagers de session: Armstrong, J., 5 novembre 1911; Arnold, John, 1896; Bailey, R., 10 janvier 1912; Bell, W. O., 21 novembre 1911; Brisson, J. B., 1896; Boles, T. 1907; Boileau, J., 1896; Boulé, D., 1903; Brisbois, E., 1905; Carisse, A. C., 24 novembre 1911; Charrier, M., 26 novembre 1911; Coffin, H., 15 novembre 1911; Desrosiers, L., 21 novembre 1912; Dood, J. J., 5 décembre 1912; Easton, L. C., 21 novembre 1912; Egan, H. J., 1908; Fanning, S., 15 novembre 1911; Farrell, P., 1884; Fitzgerald, E., 15 novembre 1911; Frenette, J., 1910; Gallaher, F., 15 novembre 1911; Girouard, L., 28 novembre 1912; Grant, L. W., 15 novembre 1911; Hamilton, H. R., 21 novembre 1912; Harman, E., 15 novembre 1911; Herbert, C., 15 novembre 1911; Hewlett, T., 1883; Jamieson, J., 1897; Kinnear, J., 21 novembre 1912; Leger, H., 1909; Limoges, E., 1910; Lortie, L., 1887; L'Etourneau, O., 1905; McClure, S., 21 novembre 1912; McDonald, Jas., 1896; McDonald, D. D., 1906; McGuire, J. E., 1887; McMillan, A., 1894; Morrison, A. J., 21 novembre 1912; Mousseau, A., 15 novembre 1911; Nicol, J., 1905; Nolan, M., 1896; Ouellette, Z., 1903; Payne, S. R., 30 novembre 1911; Pearson, Alfred, 1909; Ringrose, J., 20 novembre 1911; Sanders, W., 15 novembre 1911; Samoisette, J. A., 1904; Spencer, S., 20 novembre 1911; Terry, H., 6 février 1912; Turner, G. H., 1876.

ENQUETE SUR LE COMPTE DE JOSEPH L'ETOILE.

M. GAUVREAU demande:

1. Le Gouvernement sait-il que l'enquête tenue à Sainte-Louise, dans le comté de L'Islet, en juillet dernier, au sujet de Joseph L'Etoile, alors cantonnier sur l'Intercolonial et destitué depuis, l'a été sans avis donné audit Joseph L'Etoile?

2. Que ce dernier a protesté et a demandé quelques heures pour se trouver un défenseur, qu'on lui a refusé ce privilège et que l'on a tenu l'enquête sans une heure de délai ou d'avis?

3. Que l'on a refusé audit L'Etoile de transquestionner les témoins?

4. Le docteur Paquet, député de L'Islet, était il présent à cette enquête?

5. Si oui, le Gouvernement sait-il comment il avait été informé que l'enquête aurait lieu au jour où elle a été tenue?

6. Le Gouvernement peut-il expliquer comment il se fait que les témoins à charge contre L'Etoile avaient été avertis que l'enquête serait tenue au susdit jour, tandis que L'Etoile n'en avait reçu aucun avis?

7. Le Gouvernement sait-il que depuis ce temps l'on n'a pas encore nommé officiellement un successeur à L'Etoile?

8. Est-il à sa connaissance qu'on maintient irrégulièrement à sa place, depuis juillet dernier, un nommé Charles Castonguay, lequel n'avait aucune expérience du travail à accomplir, que ledit Castonguay est au-dessus de l'âge fixé par la loi, ou les règlements, qu'il ne sait ni lire ni écrire, et qu'il est absolument incapable de passer un examen?

9. Le Gouvernement sait-il qu'aucun représentant de l'association des employés de l'Intercolonial (Brotherhood's) n'était présent à ladite enquête, à cause du manque d'avis?

M. COCHRANE:

1. Il a été tenu une enquête dans le cas de Joseph L'Etoile par M. McDonald, surintendant de la division de l'Islet, le 11 juillet dernier et, le 17 du même mois, il en a été fait rapport au surintendant général. Avis avait été donné à L'Etoile de cette enquête l'avant-veille par une dépêche à lui transmise par l'agent à Sainte-Louise et de nouveau la veille par le téléphone.

2. L'Etoile a protesté de son innocence, et il a demandé la remise à huit jours de l'enquête, afin qu'il pût faire comparaître pour lui l'honorable M. J. Caron, qui alors, a-t-il prétendu, serait de retour des îles de la Madeleine. Cela lui a été refusé vu l'ordre du surintendant général de procéder sans retard à l'enquête et d'examiner les choses à fond.

3. L'on n'a pas refusé à L'Etoile la permission de contre-interroger les témoins; mais il aurait voulu empêcher ceux-ci de parler et, cela, on ne le lui a pas permis. Il lui a été dit que l'on serait impartial envers lui et qu'il pouvait faire venir ses témoins; mais il ne l'a pas voulu.

4. M. le docteur Paquet, député de l'Islet, assistait à l'enquête.

5. Selon que le surintendant général l'en avait prié, le surintendant divisionnaire McDonald informa le docteur Paquet du jour où l'enquête s'ouvrirait.

6. M. le docteur Paquet indiqua les témoins, et c'est lui qui les prévint de se rendre à l'enquête. Comme il est dit plus haut, c'est l'agent à Sainte-Louise qui donna avis à L'Etoile.

7. Charles Gastonguay a été pris à l'essai en la manière ordinaire.

8. Charles Castonguay a été en place depuis le mois de juillet dernier. L'emploi, qui est celui de cantonnier, ne requiert aucune expérience. La limite d'âge dans le cas de personnes inexpérimentées est de trente-cinq ans. Charles Castonguay a atteint l'âge de trente-cinq ans au mois de juillet dernier. Il sait lire et écrire, et il a subi d'une manière satisfaisante l'examen du médecin.

9. Il n'y avait pas à l'enquête de représentant de la Fraternité.

LA CHERTE DE LA VIE.

M. DEVLIN demande:

1. A-t-on attiré l'attention du Gouvernement sur l'article suivant paru dans le "Citizen", d'Ottawa, le 24 octobre 1912?

Montréal, 23 octobre.—L'on a annoncé aujourd'hui que l'on organise une grande assemblée qui devra se tenir au Monument National, ou dans quelque autre grande salle, et dont le but sera d'attirer l'attention du Gouvernement fédéral sur la nécessité de prendre des mesures immédiates aux fins de diminuer le coût élevé de la vie dans le pays en général et spécialement à Montréal.

L'échevin Blumenthal a déclaré aujourd'hui qu'une enquête faite récemment par un certain nombre de personnes en faveur de ce mouvement a mis au jour des faits extraordinaires au sujet de l'emmagasinage de produits dans des établissements frigorifiques de cette ville.

Dans un de ces entrepôts seul, l'on dit qu'il y a 15,000 tonnes de viande, et que dans d'autres, on a accumulé des produits alimentaires au cours des trois ou quatre derniers mois à tel point qu'il n'y a plus, entre le rez-de-chaussée et le toit, de place pour y loger une caisse d'œufs.

Dans les magasins et entrepôts frigorifiques de Montréal, il y a assez de substances alimentaires pour nourrir durant six mois toute la population du Canada, telle est la déclaration faite par l'échevin Blumenthal.

Dans chaque établissement frigorifique de la ville, on pourrait à peine emmagasiner une tonne de plus de substances alimentaires. Œufs, fromage, beurre, viande, poisson, en un mot toutes les substances alimentaires y sont monopolisées par un syndicat très puissant qui a la haute main sur tous ces établissements. Les produits y sont accumulés jusqu'à ce que la rareté se produise durant les mois d'hiver, alors qu'ils sont écoulés sur le marché à des prix élevés.

2. Quelles mesures, s'il en est, le Gouvernement a-t-il prises pour s'enquérir du coût toujours croissant de la cherté de la vie, et pour le ramener à un chiffre plus modéré?

M. COCHRANE.

M. CROTHERS:

1. Non.

2. On avait pensé que peut-être l'honorable député qui pose cette question désirait connaître "les mesures que le Gouvernement a pu prendre pour s'enquérir de l'accroissement du coût de la vie". Mais, comme il insiste pour une réponse à sa question sous la forme qu'il la présente, il doit lui être déclaré que l'expression "l'accroissement du coût de la vie" est trop vague pour permettre une réponse précise.

TRONCON DE CHEMIN DE L'INTERCOLONIAL A DORCHESTER.

M. EMMERSON demande: ,

1. Depuis l'ouverture de la navigation au printemps de 1911 et le moment actuel, combien de steamers ont pris ou livré des cargaisons de marchandises au quai appelé quai du chemin de fer à Dorchester (N.-B.), touchant le tronçon auxiliaire de l'Intercolonial qui atteint ce port? Quel a été le nombre de goélettes, de bâtiments, de barques, de chalands et d'autres embarcations, au cours de la même période?

2. Au cours de la même période, quelle quantité de marchandises et colis et combien de charges de fourgons à marchandises, ont été expédiés à ce quai ou de ce quai, par la voie de l'Intercolonial, touchant les expéditions destinées à ces steamers ou autres vaisseaux; et quel revenu l'Intercolonial en a-t-il retiré à titre de frais de transport?

3. Le travail touchant ces expéditions a-t-il été fait sous la surveillance et la direction de l'agent de la station à Dorchester? A-t-il eu l'assistance de quelqu'un en l'occurrence? Si oui, qui? Combien cette assistance a-t-elle coûté au chemin de fer durant cette période?

M. COCHRANE:

1. Trois steamers, vingt-neuf goélettes et trois allèges ont été chargées. Il y a été déchargé vingt-quatre steamers, dix goélettes et trente-deux allèges. En tout cent un.

2. Marchandises expédiées de là, 84,817 tonnes, la charge de 2,048 wagons, et dont

les frais de transport ont été de $24,272.39. Marchandises reçues, 15,712 tonnes, la charge de 370 wagons et dont les frais de transport ont été de $4,189.17.

3. Çà été l'agent à Dorchester qui, sans l'aide de personne a lui-même surveillé ces expéditions.

M. EMMERSON demande:

1. Combien de wagons fermés, réfrigérateurs ou autres wagons à marchandises étaient employés sur l'Intercolonial le 31 décembre 1912, et quel était le nombre de wagons de chaque classe ou espèce?

2. Combien de ces wagons (donnant le nombre de chaque classe ou espèce), appartenaient à l'Intercolonial?

3. Combien de wagons à marchandises de l'Intercolonial (donnant le nombre de chaque classe ou espèce), étaient employés à la susdite date (a) sur d'autres lignes canadiennes, (b) sur des chemins de fer des Etats-Unis, ou étaient à la susdite date en la possession de ces lignes ferrées respectives?

4 Combien de wagons à marchandises appartenant à d'autres lignes canadiennes (donnant le nombre de chaque classe ou espèce, et indiquant le chemin de fer qui en était le propriétaire ou qui les réclamait) étaient employés sur l'Intercolonial ou étaient en sa possession le 31 décembre 1912?

5. Combien de wagons à marchandises appartenant à des lignes américaines (donnant le nom du chemin de fer qui en était le propriétaire ou qui les réclamait, indiquant le nombre de chaque classe ou espèce), étaient employés sur l'Intercolonial ou en sa possession au 31 décembre 1912?

6. Quel était le nombre de wagons à marchandises (donnant le nombre de chaque classe ou espèce) appartenant à l'Intercolonial au 31 décembre 1912, et quel nombre de chaque classe ou espèce étaient employés ou propres à être employés à ladite date? Et quel nombre de chaque classe ou espèce étaient hors d'usage ou subissant des réparations à ladite date?

7. De nouveaux wagons ont-ils été construits dans les ateliers de l'Intercolonial en 1912? Dans l'affirmative, combien de chaque classe ou espèce? En est-il en voie de construction maintenant, et dans ce cas, combien?

8. De nouvelles locomotives ont-elles été construites dans les ateliers à Moncton en 1912? Dans l'affirmative, combien?

9. En est-il actuellement en voie de construction auxdits ateliers, et dans ce cas, combien?

Le ministre des Chemins de fer a mis entre les mains du greffier de la Chambre un état détaillé donnant les renseignements demandés.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—PERCEPTEURS DES BILLETS.

M. EMMERSON demande:

1. Combien de percepteurs des billets ou contrôleurs sont employés sur l'Intercolonial, chargés de percevoir les billets ou prix de voyage, ou accomplissant une partie de l'ouvrage antérieurement fait par les chefs de train du chemin de fer, sur l'Intercolonial? Sur quelles divisions de ce chemin de fer et sur quels convois sont-ils aussi employés? Quels sont les noms, le salaire et quelle était l'occupation de chacun de ces contrôleurs avant d'être chargé de cette fonction spéciale sur ce chemin de fer?

2. Quels sont les salaires mensuels respectifs payés aux chefs de train, là où ces contrôleurs sont en même temps employés?

3. Quels résultats a-t-on obtenus en employant ces contrôleurs, et quel avantage le chemin de fer en a-t-il retiré?

4. En a-t-il résulté des avantages évidents sur la division de l'est de ce chemin de fer? Dans l'affirmative, sous quels rapports? En a-t-on retiré un gain financier dans les recettes du trafic des voyageurs sur cette partie du chemin de fer et, en tel cas, quel en est le chiffre?

5 Peut-on fournir certains détails quant au résultat financier ou autre, ou aux avantages que le chemin de fer en a retirés au chapitre des recettes, par suite de l'institution de ces contrôleurs, employés en sus des chefs de train nécessairement requis sur les mêmes convois?

6. Entre la date où l'on a mis en vigueur la nouvelle méthode et le moment actuel, quel a été le coût total de l'emploi de ces contrôleurs, en salaires et en frais de déplacement respectivement?

Il a été mis entre les mains du greffier de la Chambre par le ministre des Chemins de fer un état détaillé répondant à ces questions.

ACHAT D'UN TERRAIN A SAINT-GABRIEL DE BRANDON.

M. BELAND demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait l'acquisition d'un terrain à Saint-Gabriel de Brandon, comté de Berthier, aux fins d'y ériger un édifice public?

2. Si oui, combien a-t-il été payé?

3. Quel est le nom du vendeur?

4. A quelle date le contrat a-t-il été signé?

5. Devant quel notaire ce contrat a-t-il été reçu?

6. Par qui ce notaire a-t-il été recommandé? et quelle est sa résidence?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. $2,000.

3. J. H. Michaud.

4. L'agent du ministre de la Justice n'a pas encore fait savoir si l'acte de vente avait été exécuté.

5. C'est M. le notaire C. A. Saint-Germain qui est chargé de l'opération.

6. Par le député du comté de Berthier, à Saint-Barthélemi.

COMMISSION DU PORT DE QUEBEC.

M. LEMIEUX demande:

1. Qui a été nommé aviseur légal pour la commission du port de Québec?

2. Quels sont les noms des nouveaux ingénieurs de cette commission?

M. HAZEN:

1. Gustavus G. Stuart, C.R.

2. MM. A. T Goode et M. F. G. Wilson, de la maison Goode, Matthews, Fitzmaurice et Wilson, de Londres, Angleterre.

DEPARTEMENT DES MINES.

M. LANCTOT demande:

1. Le premier ministre sait-il que lors de la dernière élection partielle dans le comté d'Hochelaga, des journaux de Montréal ont publié que le département des Mines serait transféré au secrétariat d'Etat?

2. Le Gouvernement a-t-il autorisé cette déclaration?

3. Le Gouvernement se propose-t-il d'effectuer ce transfert? Dans l'affirmative, quand ce transfert aura-t-il lieu?

M. BORDEN: Personnellement, je ne sais ce qu'ont affirmé les journaux. En temps et lieu, la déclaration voulue se fera à cet égard.

BUREAU DE POSTE DE MONTREAL.

*M. CARVELL demande:

1. Madame Francœur a-t-elle été nommée à un emploi dans le bureau de poste de Montréal?

2. Quel est le chiffre de ses appointements et qui a proposé sa nomination?

M. PELLETIER:

1. Madame Ernestine Francœur est entrée en fonctions le 6 decembre 1911, au bureau de poste de Montréal.

2. Le chiffre actuel de ses appointements annuels est de $800. Elle fut nommée sur la proposition du directeur général des Postes.

BUREAUX DE L'ETAT A MONTREAL.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il loué un bureau au n° 103, rue Saint-François-Xavier, Montréal?

2. Dans l'affirmative, pourquoi, et de qui?

3. Quel est le chiffre du loyer?

4. Qui a la direction de ce bureau?

M. CODERRE:

1. Oui, deux chambres.

2. (a) A l'usage des fonctionnaires du ministère des Travaux publics, temporairement; (b) du séminaire de Saint-Sulpice.

(3) Chiffre du loyer annuel, $726.40.

4. MM. Deschamps et Lymburner.

DOUANIERS A WHITE-HEAD.

M. SINCLAIR demande:

Quels sont les appointements payés à M. Clarence Wells, fonctionnaire des douanes à White-Head (Nouvelle-Ecosse)?

M. REID: Le chiffre annuel des appointements de M. Clarence V. Wells, douanier-suppléant à White-Head, est de $400.

M. LEMIEUX.

STATION DE SAYABEC.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. Qui a obtenu l'entreprise de la construction de la gare à Sayabec?

2. Quel est le prix stipulé au contrat?

M. COCHRANE:

J. W. Bégin, de Saint-Moïse, province de Québec.

2. $5,675.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS ET DE L'ATLANTIQUE.

M. MARCIL demande:

1. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux ou l'un ou l'autre des membres de l'Exécutif, a-t-il reçu de la compagnie du chemin de fer Québec Oriental, du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, ou de quelque personne au nom de l'une ou l'autre de ces compagnies de chemin de fer une demande tendant à faire connaître ceux à qui devraient être distribués les $50,000 que chacune des deux compagnies sont tenues de verser entre les mains du ministre des Chemins de fer et des Canaux, en solde des réclamations non garanties pour travail, subsistance et matériaux, touchant la construction des chemins de fer de la Baie des Chaleurs l'Atlantique et Lac Supérieur, dans le cas où les compagnies en premier lieu mentionnées acquerraient l'une ou l'autre des voies, ou les deux voies ferrées mentionnées en dernier lieu, sous le régime des lois de 1907 ,chapitres 122 et 63, respectivement?

2. Depuis le 11 octobre 1911, le Gouvernement a-t-il pris quelque mesure ou décision à cet égard?

M. COCHRANE:

1. Le département ignore si pareille requête a été présentée pour l'une ou l'autre des compagnies mentionnées.

2. Certains intéressés ont demandé la nomination d'une commission, et le ministre des Chemins de fer a donné instruction de nommer cette commission, subordonnément à cette condition-ci: que les compagnies en question donnent garantie suffisante du paiement des frais de cette commission.

CHEMIN DE FER ATLANTIQUE-SUPERIEUR.

M. MARCIL demande:

1. Le Gouvernement ou quelqu'un de ses départements a-t-il reçu, depuis le mois d'octobre 1911 jusqu'à date, quelque demande pour le paiement d'un solde de subvention votée en faveur du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur pour l'achèvement de sa ligne jusqu'à New-Carlisle (Québec)?

2. Dans l'affirmative, qui a fait cette demande et au nom de qui?

3. A-t-on pris quelque décision au sujet de cette demande?

M. COCHRANE:

1. Depuis octobre 1911, le département des Chemins de fer et des Canaux n'a pas reçu de demande pour le paiement de la solde

de la subvention votée en faveur du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, en vue de l'achèvement de sa ligne jusqu'à New-Carlisle, (Québec)?

2 et 3. Voir réponse au n° 1.

SERVICE POSTAL DE BEDFORD.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Quel est le nom du directeur de la poste à Bedford (N.-E.)?
2. Quelles sommes a-t-il reçues en 1911 et 1912, respectivement, à titre de salaire, de loyer de bureau, de vente de timbres, d'émission de mandats et de ventes de cartes postales?
3. Qui a l'entreprise du transport des dépêches dans les deux directions, entre la station du bureau de poste de l'endroit?
4. Quel est le prix stipulé au marché?

M. PELLETIER:

1. Mme J. Mackenzie.
2. En 1911, elle a reçu $423.36; en 1912, elle a reçu $431.29.
3. Jessie Mackenzie.
4. Sept cents par voyage, se chiffrant par une somme annuelle de $153.37.

SERVICE POSTAL DE MILFORD-SUD ET DE LAKE-MUNROE.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Qui a l'entreprise du transport des dépêches entre South-Milford et le bureau de poste de Lake-Munroe, comté d'Annapolis (N.-E.)?
2. Quand a-t-on adjugé cette entreprise et a-t-on demandé des soumissions pour ce service?
3. Aux termes du contrat actuel, quelle est la somme payée annuellement?

M. PELLETIER:

1. Isaih Munro.
2. a) Le 1er janvier 1913; b) Comme il s'agit d'une entreprise d'un chiffre inférieur à $200, il n'y a pas eu lieu de faire appel à la concurrence.
3. Une somme annuelle de $65.

REFECTIONS DU NIOBE.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Combien l'"Halifax Graving Dock Company" a-t-elle demandé pour l'utilisation quotidienne du bassin de radoub durant les réparations faites au navire de l'Etat "Niobé"?

M. HAZEN:

1. La dépense apparente à l'usage du bassin de radoub, durant les réfections du "Niobé" ne figure pas à titre de compte spécial. Le prix ordinaire pour l'usage quotidien de ce bassin de radoub serait, $1,200 pour le premier jour, $720, pour les cinq jours suivants; $480 pour les jours subséquents.

TRAVERSES DE L'INTERCOLONIAL.

*M. LANCTOT demande:

1. A-t-on accordé l'entreprise de livraison de traverses pour le chemin de fer Intercolonial à Mme Marie Bibiane Bellavance, de Sayabec, comté de Rimouski?
2. Si oui, pour quelle quantité, à quelle date et à quel prix?
3. A-t-on demandé des soumissions pour l'exécution de ce travail et, si oui, quels étaient les noms des soumissionnaires?
4. Le député de Rimouski a-t-il proposé au département d'accorder cette entreprise?

M. COCHRANE:

1, 2, 3 et 4. Madame Marie Bibiane Bellavance de Sayabec, comté de Rimouski, n'a pas obtenu d'entreprise de livraison de traverses pour l'Intercolonial.

DIRECTEUR DE LA POSTE A SAYABEC.

*M. LANCTOT demande:

1. Quel est le nom du directeur de la poste de Sayabec, comté de Rimouski?
2. Quelle est la date de sa nomination?
3. Quel était son prédécsseur?
4. Qui a proposé sa nomination?

M. PELLETIER:

1. Mlle H. Toubert était directrice de la poste de Sayabec, comté de Rimouski.
2. Sa nomination date du 28 juillet 1908.
3. M. Antoine Rioux lui a été donné pour successeur, par ordre du ministre des Postes.

AGENTS DOUANIERS DU COMTE DE L'ISLET.

M. M. GAUVREAU demande:

1. M. Alphonse Pelletier, de Sainte-Perpétue, et Pierre Eugène Ménard, de l'Islet, ont-ils été nommés agents douaniers?
2. Si oui, quel est le chiffre de leurs appointements?
3. Quelles sont leurs fonctions?
4. Ont-ils fait rapport depuis leur nomination?
5. Ont-ils fait quelque travail en retour de la rémunération?
6. Le Gouvernement croit-il que le service public demande trois agents douaniers au comté de l'Islet?
7. Joseph Dupont, douanier à Saint-Roch des Aulnaies, a-t-il fait rapport depuis sa nomination?
8. Le Gouvernement est-il informé que cet officier ne fait rien en retour de la rémunération qui lui est payée?

M. NANTEL:

1. Oui.
2. A. Pelletier, $200 à titre d'agent douanier et $300, à titre d'inspecteur des aliments. M. P. E. Ménard touche $300 à titre d'agent douanier.
3. Fonctionnaires de douane et M. Pelletier recueille des échantillons sous l'autorité de la loi relative aux falsifications des matières alimentaires.
4. M. Ménard n'a pas fait rapport. M. Pelletier a présenté un rapport se rattachant à ses fonctions d'inspecteur des matières alimentaires.
5. Réponse au n° 4.

6. C'est ce qu'on a représenté au Gouvernement.
7. Non.
8. Non.

SERVICE POSTAL DE ROCKDALE-TOWER.

M. PROULX demande:

1. Quand et pourquoi le bureau de poste de Rockdale-Tower (Ontario), a-t-il été fermé?
2. Quels étaient les soumissionnaires pour le transport des dépêches entre Rockdale-Tower et Plantagenet, et quel était le montant mentionné dans chaque soumission?
3. Le ministère des Postes a-t-il l'intention d'ouvrir de nouveau ce bureau de poste?

M. PELLETIER:
1. Le directeur de la poste ayant offert sa démission, l'inspecteur déclara, dans son rapport, qu'il n'avait pu lui trouver de successeur. Comme le directeur de la poste persistait dans son refus, force fut au département de fermer le bureau, le 16 octobre dernier.
2. Quand le bureau de poste de Rockdale-Tower fut fermé, l'entrepreneur refusa d'accepter de réduction de rémunération basée sur la diminution de distance; on prit alors les mesures voulues pour faire desservir de Wendover les bureaux de poste de Rollway et de Centrefield.
3. Il est impossible de rouvrir le bureau de poste, à moins de trouver une personne capable de remplir ces fonctions.

STATION D'EXPERIENCE A NEW-CARLISLE.

M. MARCIL demande:

1. Le Gouvernement a-t-il pris en considération l'acquisition de la propriété Robitaille ou Riopel à New-Carlisle pour y établir une ferme ou station expérimentale?
2. Le Gouvernement a-t-il reçu quelque proposition à cet effet?

M. BURRELL:
1. Non.
2. Oui.

VETERANS DE L'INVASION FENIANE.

M. PROULX demande:

1. Le ministère de la Milice et de la Défense a-t-il l'intention d'émettre des certificats pour le paiement de l'octroi aux volontaires qui ont servi lors de l'invasion fénienne, en faveur des personnes suivantes: Ralph LeRoy, William LeRoy, Léonard Bertrand, John Blaney, et Martin Ogden, de Vankleek-Hill, Ontario?
2. Dans l'affirmative, quand?

M. HUGHES: La demande de MM. Ralph LeRoy, William LeRoy et Léonard Bertrand est en ce moment à l'étude. La demande de MM. John Blaney et Martin Ogden n'est pas encore parvenue.

M. NANTEL.

INSPECTION DES EMBRANCHEMENTS DE L'INTERCOLONIAL.

*M. GAUVREAU demande:

1. Le professeur Kirkpatrick, de Kingston, (Ont.), a-t-il été employé par le présent gouvernement pour faire l'inspection de certaines branches de chemin de fer se raccordant avec l'Intercolonial?
2. Dans l'affirmative, quelles branches de chemin de fer ont été ainsi inspectés par lui?
3. Y a-t-il eu un rapport de fait?
4. Est-il imprimé pour distribution aux députés de cette Chambre?

M. COCHRANE:
1. Oui.
2. Temiscouata Railway, Cumberland Railway, New Brunswick and Prince Edward Island Railway, Caraquet, Gulf Shore Railway, Moncton and Buctouche Railway, St. Martin's Railway, Elgin and Havelock Railway, Kent Northern Railway, York and Carleton Railway, Cape Breton Railway, Salisbury and Albert Railway, Vale Railway et North Shore Railway.
3. Oui.
4. Non.

TRANSPORT DES DEPECHES A BRIGHAM-FARNHAM.

M. KAY demande:

1. Quand expire le contrat pour le transport du courrier entre Bridgeham et Farnham-Centre, dans le comté de Brome?
2. Quel était l'entrepreneur précédent, et quel montant recevait-il pour ce service?
3. Quel est l'entrepreneur actuel, quel montant reçoit-il et a-t-il un contrat?
4. Le Gouvernement se propose-t-il d'établir un service de poste rurale?

M. PELLETIER:
1. En vue de prendre ses dispositions pour le service de la poste rurale, le département a donné un avis de trois mois pour l'annulation du contrat, le 5 juin 1912. A l'expiration du délai de trois mois, l'administration n'était pas en état de prendre ses dispositions pour inaugurer le service de la poste rurale, mais l'entrepreneur a refusé de continuer le service et des arrangements temporaires ont dû être faits.
2. A. Monast, $95 par an.
3. Charles Burnett, à raison de 50 cents par voyage, somme que l'inspecteur du bureau de poste a recommandée comme étant un prix raisonnable, étant donné que l'arrangement n'est que temporaire.
4. Oui. L'administration a demandé des soumissions pour inaugurer un service de poste rurale.

IMPORTATION DE PORTES.

M. STEWART (Hamilton) demande:

1. Combien de portes de fabrication américaine ont été expédiées en Canada, chaque année, au cours des derniers cinq ans?

2. Combien de ces portes ont été expédiées dans la province de l'Ontario?

M. REID (Grenville):

1. Ce renseignement ne se trouve pas dans les rapports détaillés des importations.

2. Les portes en bois ne sont pas indiquées dans le tarif des douanes et ne sont pas classées séparément dans les rapports et statistiques des Douanes, car ce sont des produits de bois manufacturé et elles sont comprises avec les autres produits de bois manufacturé.

QUAI DE GRANDE-RIVIERE.

M. LEMIEUX demande:

1. Un chèque a-t-il été fait à l'ordre de Emerie Lambert, au cours de l'automne dernier par le département des Travaux publics, pour travaux faits au quai de Grande-Rivière, comté de Gaspé?

2. A qui ce chèque a-t-il été adressé?

3. Le département est-il informé que ce chèque a été endossé par Zénon Roussy, surintendant des travaux du quai de Grande-Rivière et négocié par lui, hors la connaissance du dit Emerie Lambert?

4. Quelles sont les instructions du département quant au paiement des chèques?

M. ROGERS:

1. Deux chèques, à savoir: N° B 45858, pour le salaire d'août, $3.75; n° B 49056, pour le salaire de septembre $6.88.

2. Les chèques ont été envoyés avec les autres chèques pour les hommes occupés à ces travaux, au contremaître Zénon Roussy chargé de la distribution.

3. Les chèques en question sont maintenant au département après avoir été payés par la banque. Ils portent tous les deux l'endos suivant: "Emerie Lambert, Zénon Roussy". Le département a reçu une déclaration écrite au nom d'"Emerie Lambert" dans laquelle il dit qu'il n'a jamais reçu de paiement pour les salaires de ces deux mois.

4. Les chèques en paiement des salaires sont envoyés au contremaître des travaux avec instruction de les distribuer aux différentes personnes au nom desquelles ils sont faits.

EXERCICES MILITAIRES SUR LE CHAMP FLETCHER.

*M. LEMIEUX demande:

Quels arrangements ont été faits par le ministre de la Milice pour l'exercice des volontaires sur le champ Fletcher à Montréal?

M. HUGHES: La question est examinée par la ville de Montréal, conjointement avec le département de la Milice.

QUAI A SAINT-GERMAIN.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. Des matériaux ont-ils été achetés par le ministère des Travaux publics pour la construction d'un quai à Saint-Germain de Kamouraska?

2. Dans l'affirmative, de qui ces matériaux ont-ils été achetés, et quel est le prix qui a été payé?

3. Qui a recommandé l'achat desdits matériaux, et le département a-t-il demandé des soumissions avant d'acheter lesdits matériaux?

4. Est-ce l'intention du gouvernement de faire construire ce quai à la journée ou à l'entreprise?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Murray Castonguay à $200.

3. a) M. Potvin; b) non.

4. A l'entreprise et l'entrepreneur doit utiliser les matériaux achetés.

COLONELS HONORAIRES.

*M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

Quels sont les noms de toutes les personnes qui ont été nommées colonels honoraires par le ministère de la Milice et de la Défense depuis le 21 septembre 1911?

M. HUGHES: Sir Thomas R. Shaughnessy, K.C.V.O.; sir William Mackenzie, Kt. (lt. col. hon.); sir Donald D. Mann, Kt. (lt. col. hon.); l'hon. Frank Cochrane; M. D. McNichol; M. E. J. Chamberlin; M. W. Wainwright; l'hon. C. Sifton, C.R.; l'hon. A. Beck; M. James L. Hughes, (lt. col. hon.); lieut.-colonel F. H. J. Dibblee, R.O.; A.H. Mackay, LL.D.; lieut.-colonel C. P. Davidson, R.L.; M. A. D. Davidson (lt. col. hon.); M. D. R. Wilkie.

EMPLOI DE M. AUGUSTE DESJARDINS.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. M. Auguste Desjardins, de Saint-Denis, comté de Kamouraska, est-il à l'emploi du ministère des Douanes ou de tout autre ministère?

2. Dans l'affirmative, quels sont ses fonctions, et quel est son salaire?

M. REID:

1. Auguste Desjardins de Saint-Denis (P.Q.), est employé comme faisant fonctions de surveillant des douanes.

2. Son travail consiste à surveiller la contrebande. Ses appointements sont de $400 par an.

IMPORTATION DE PLAQUES POUR MURS.

M. WHITE (Renfrew) demande:

1. Quelle quantité (s'il en est) d'enduits en blocs Cackett ou autres enduits en blocs manufacturés pour murs, à base de plâtre, a été importée au Canada, chaque année, pendant les derniers 10 ans?

2. Quelle quantité (s'il en est) de tuiles creuses ou blocs de cloisonnage manufacturés, à base de plâtre, a été importée, chaque année, pendant les derniers 10 ans?

3. Quelle quantité (s'il en est) de plâtre dur pour murs ou ciment de plâtre, a été importée au Canada, chaque année, pendant les derniers 10 ans?

4. Quelle quantité (s'il en est) de scagliola ou imitation de marbre, fabriquée ou préparée, à base de plâtre, a été importée au Canada, chaque année, pendant les derniers 10 ans?

M. REID: Le renseignement demandé dans cette question n'est pas fourni par les rapports détaillés des douanes. Les articles mentionnés ne sont pas spécifiés dans le tarif des douanes et ne font pas l'objet d'une statistique séparée dans les rapports statistiques des douanes, mais ils sont compris dans la liste des objets manufacturés sous un chapitre commun du tarif.

PROCEDURES CONTRE DE HAUTS FONCTIONNAIRES DU GRAND-TRONC.

M. RHODES demande:

1. Le Gouvernement sait-il que des procédures ont été prises dans l'état de New-York contre le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique, parce que ces compagnies de chemin de fer n'ont pas prolongé leurs lignes dans la Nouvelle-Angleterre ou autres parties des Etats-Unis?
2. Quelle est la nature de ces procédures?
3. Quand croit-on qu'elles seront terminées?
4. Quelles sont les obligations et responsabilités de ces deux compagnies, sous le régime des contrats et des lois qui régissent la construction du Transcontinental?
5. Jusqu'à quel point, s'il y a lieu, ces obligations et responsabilités seront-elles probablement affectées par le résultat des causes acteullement en litige devant les cours des Etats-Unis?

M. BORDEN:

1. Le Gouvernement est informé que des procédures ont été prises dans l'état de New-York, mais il apprend que ces procédures sont instituées contre de hauts fonctionnaires de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

2. Le Gouvernement n'a pas de renseignements exacts, mais il apprend que ces procédures ont été instituées sous la forme d'accusation d'avoir commis une contravention aux lois des Etats-Unis relativement au contrôle et aux règlements des chemins de fer.

3. Le Gouvernement n'a aucun renseignement à ce sujet.

4. Les obligations et responsabilités des compagnies sont fixées dans les dispositions statutaires qui sont comprises dans le chapitre 71 des lois de 1903, intitulées "Loi relative à la construction d'un chemin de fer transcontinental national" et dans le chapitre 24 des lois de 1904, intitulé "Loi modifiant la loi du chemin de fer transcontinental national". Les deux compagnies sont assujetties aux dispositions de la loi canadienne concernant les chemins de fer qui sont sous la juridiction du Gouvernement fédéral, c'est-à-dire le chapitre 58 du statut de 1903, ayant pour objet de modifier et refondre les lois concernant les chemins de fer, ainsi qu'aux dispositions des différentes lois votées depuis par le Parlement. En vertu des marchés qui ont été ratifiés par les lois de 1903 et 1904, plus haut mentionnées, la compagnie du Grand-Tronc assume des obligations concernant la construction de la section ouest du Transcontinental national et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'est engagée à construire cette section dans un délai déterminé qui a été prolongé depuis. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'est aussi engagée à exploiter la section est dudit chemin de fer, sous l'empire d'un bail avec le Gouvernement, pendant une période de 50 ans, aux conditions stipulées dans les marchés et ratifiées par des lois. Entr'autres obligations importantes de la compagnie il y a celles mentionnées aux articles 42 et 43 du marché de 1903 qui sont ainsi conçus:

42. Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le fret originant sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits au Canada, transporté par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées au port de mer du Canada.

43. La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

5. Le Gouvernement n'est pas informé que ces obligations soient modifiées en quoi que ce soit. La compagnie du Grand-Tronc détient le capital-actions de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et a la haute main sur toutes les entreprises de cette dernière. Le Gouvernement comprend qu'il est de son devoir de prendre tous les moyens nécessaires pour assurer la stricte exécution des obligations stipulées dans les marchés et les lois plus haut mentionnés, soit en empêchant que le trafic soit détourné des ports canadiens, soit en empêchant que les ressources de la compagnie soient

employées de manière à compromettre ou retarder la construction et l'exploitation du Transcontinental national, en conformité des engagements pris par ces compagnies envers le Canada.

DISTRICT FEDERAL D'OTTAWA.

M. LEMIEUX demande:

Le Gouvernement a-t-il mis à l'étude le projet de faire d'Ottawa un district fédéral?

M. BORDEN: Le Gouvernement a reçu des requêtes et des mémoires à ce sujet, mais la question n'a pas encore été mise à l'étude.

ELEVAGE DES ANIMAUX A FOURRURE.

M. EMMERSON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire préparer et publier prochainement par l'un de ses départements une brochure ou un traité sur la propagation des animaux à fourrure en captivité?

2. Le Gouvernement sait-il qu'une brochure ou traité sur ce sujet a récemment été publié par le ministère de la colonisation du gouvernement provincial de Québec?

M. BORDEN: Le Gouvernement n'a pas pris en considération cette question qui semble plutôt être du ressort des provinces, mais le Gouvernement fera avec plaisir tout ce qui est raisonnable et convenable pour la dissémination de tout renseignement utile sur ce sujet ou sur tout autre sujet important d'intérêt public.

FACTAGE RURAL.

M. PROULX demande:

1. Combien de soumissions ont-elles été reçues par le ministère des Postes pour le service de livraison postale rurale entre l'Orignal, Cassburn, Henry, McAlpine, Caledonia-Springs et Ritchance?

2. Quels sont les soumissionnaires, et quel est le chiffre de chaque soumission?

3. Le Gouvernement se propose-t-il d'établir ce service?

M. PELLETIER:

1. Cinq.

2. Damase Lanthier, l'Orignal, $995 par année; D. G. Howes, l'Orignal, $1,000 par année; Trefflé Huneault, l'Orignal, $1,095.50 par année; Napoléon Marleau, Ritchance, $1,200 par année; Jos. Paquette, Henry, $1,400 par année.

3. Depuis que ces soumissions ont été reçues, un projet a été soumis au département pour modifier et améliorer cette route et une enquête se fait actuellement.

DESTITUTIONS.

Sir WILFRID LAURIER demande:

1. Quand F. X. Gosselin, commissaire de l'or, et Nap. Laliberté, agent des titres des terres, à Dawson, ont-ils été destitués?

2. Quelles ont été les raisons de leur révocation?

3. Ont-ils été destitués après enquête?

4. Quelles sont les dates respectives des décrets ministériels?

5. Ont-ils été remplacés? dans l'affirmative, par qui l'ont-ils été, et quelle est la date du décret ministériel?

M. ROCHE:

1. Le 1er juin 1912.

2. Ingérence politique et incompétence.

3. On n'a pas jugé nécessaire de faire une enquête.

4. Les rapports au conseil ont été préparés le 30 avril et le 1er mai 1912, respectivement. Mais ce n'est que le 25 janvier que les décrets ont été passés.

5. Oui. Par George P. Mackenzie, commissaire de l'or, qui a été promu. Par Albert E. Lamb, B.A., LL.B., qui a été nommé. Ils sont entrés en fonction le 1er juin 1912. Les nominations régulières ont été faites le 25 janvier 1913 .

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. M. Lemay, maître de poste à Hébertville, Sainte-Croix du Lac à la Croix, a-t-il été destitué?

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

M. PELLETIER:

1 et 2. Le ministre des Postes ayant ordonné un remaniement du service postal dans cette région, en vue de donner un service amélioré, il a été jugé nécessaire de changer les bureaux de poste de place et de changer aussi les noms des bureaux de Lac-Sec et de Lac-à-la-Croix. Le changement des titulaires de ces deux bureaux a été fait en même temps. Le nouveau directeur a remplacé M. A. Lemay à Lac-Sec, le 21 juin 1912.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. Joseph Hébert, maître de poste de Normandin, comté de Chicoutimi-et-Saguenay, a-t-il été destitué?

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

M. PELLETIER:

1 et 2. M. J. B. Hébert n'était pas directeur du bureau de poste de Normandin. Il a été question pendant un temps de le nommer, mais la nomination n'a jamais été faite.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. M. S. Larouche, maître de poste à Saint-Henri de Taillon, comté de Chicoutimi-et-Saguenay, a-t-il été destitué?

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

M. PELLETIER:

1 et 2. Non; le directeur du bureau de poste de Taillon,—non Saint-Henri de Taillon,—n'a pas été destitué. Il a offert sa démission qui a été acceptée.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

Combien d'employés du ministère des Travaux publics ont été destitués dans le comté

de Rimouski depuis le 21 septembre 1911, et quels sont les noms desdits employés?

M. ROGERS:

Huit: Achille Durette, inspecteur des travaux au Bic; Joseph Lemieux, contremaître des travaux à Méchins; Absolon Aubin, inspecteur des travaux à Matane; Alphonse Morin, contremaître à Rivière-Blanche; Marcellin Peppel, contremaître à la Pointe-au-Père; Johnny Raice, contremaître au Bic; J. Bélisle, inspecteur des travaux à Bonaventure; Adhémar Lepage, gardien et directeur du bureau de poste à Rimouski.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

Combien d'employés du ministère de la Marine ont été destitués dans le comté de Rimouski depuis le 21 septembre 1911, et quels sont les noms desdits employés?

M. HAZEN:

Six: François Bélanger, L. J. Levasseur, Louis Pineault, J. L. Thériault, J. McWilliams, Thomas Lepage.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

Combien d'employés du ministère de l'Intérieur ont été destitués dans le comté de Rimouski et quels sont les noms desdits employés?

M. ROCHE: Pas un.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

Combien d'employés du ministère des Douanes ont été destitués dans le comté de Rimouski depuis le 21 septembre 1911, et quels sont les noms desdits employés?

M. REID: Deux: M. J. Lepage, percepteur des douanes, pour ingérence politique: J. S. Gauvreau, douanier, pour ingérence politique.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

Combien d'employés du ministère du Revenu de l'intérieur ont été destitués dans le comté de Rimouski depuis le 21 septembre 1911, et quels sont les noms desdits employés?

M. NANTEL: Pas un.

M. PACAUD demande:

1. Mlle Marie Délia Roberge a-t-elle été destituée comme directrice du bureau de poste à Coleraine-Station, comté de Mégantic?

2. Dans l'affirmative, sur quelle raison, et qui a recommandé ce renvoi d'office?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. Pour ingérence politique, à la recommandation du directeur général des Postes.

M. DELISLE demande:

1. Mlle Joséphine Rodrigue, de Portneuf, comté de Portneuf, a-t-elle été remerciée de ses services en qualité de gardienne de lumière? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. Qui l'a remplacée et quels sont son nom, son âge et les appointements qu'il retire?

M. HAZEN:

1. Oui; pour habitude d'intempérance et pour négligence à remplir ses fonctions.

2. M. Edouard Paradis, 36 ans, $320 par année, pouvant atteindre le chiffre maximum de $380, par augmentation annuelle de $15.

COMPAGNIE DES ACIERIES D'ALGOMA.

Sir WILFRID LAURIER demande:

Copie de toutes demandes adressées au Gouvernement par la compagnie des aciéries d'Algoma pour la remise des droits sur les rails importés par ladite compagnie à Fort-William; de toute correspondance à ce sujet, de toute preuve recherchée et obtenue par le Gouvernement, et de celle fournie par la compagnie à l'appui de ses demandes; et de tous arrêtés du conseil ordonnant cette remise de droits.

M. MACLEAN (Halifax): Puis-je demander à l'honorable ministre des Finances si l'état requis par le statut et se rapportant à toute rémission de droit a été déposé sur le bureau? Je crois qu'on aurait dû soumettre cet état à la Chambre au cours des quinze jours qui ont suivi l'ouverture du Parlement.

M. WHITE (ministre des Finances): Il m'est impossible de répondre en ce moment à cette question, mais je vais certainement me renseigner à ce sujet.

(La motion est adoptée.)

LA QUEBEC RAILWAY, LIGHT, HEAT AND POWER COMPANY.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville) demande:

Copie de toute correspondance relativement à l'émission de lettres patentes en faveur de la Quebec Railway, Light, Heat and Power Company, Limited; aussi, copie desdites lettres patentes.

—Monsieur l'Orateur, les journaux qui s'occupent de questions financières en France ont affirmé ouvertement que les infortunés capitalistes français qui avaient risqué leur argent dans cette entreprise avaient fait une perte de 17,860,000 francs. Je ne fais que répéter ici ce que ces journaux ont redit à satiété chaque semaine et cela, depuis des mois et des mois. Personnellement, je n'assume pas la responsabilité de ces assertions. La Quebec Railway, Light, Heat and Power Company, mieux connue sous le nom de merger de Québec, fut organisée, si je ne me trompe, au mois de décembre 1909. Sa fin était d'absorber les diverses compagnies qui, depuis quelques années, se livraient à l'exploitation des différents services d'utilité publique à Québec, tels que celui des tramways dans cette ville et ses faubourgs;

celui de la lumière et du chauffage et celui de la génération de l'énergie électrique à Québec même et dans les environs immédiats de cette ville. Les compagnies que devait absorber le merger de Québec étaient: la compagnie Québec-Jacques-Cartier, la compagnie de gaz Frontenac, la Quebec Railway, Light, Heat and Power Company et la compagnie de lumière électrique canadienne. Ces différentes compagnies avaient émis des obligations jusqu'à concurrence de $3,959,000 et la valeur représentant le montant de leurs actions communes atteignait $4,612,500, ce qui formait un total de $8,571,500. Le merger de Québec accapara ces différentes compagnies, mais sans les absorber, si nous envisageons la question au point de vue de la loi, le merger de Québec constituant ce qu'on appelle une compagnie détentrice. Quoiqu'il en soit, ces compagnies furent formées et leurs actions placées sur le marché; leur capital réuni s'élevait à environ $10,879,100, ce qui était un gonflement de $2,307,600 des $8,571,500 que représentaient les obligations et les actions communes des compagnies nommées. L'émission dans le cas du merger de Québec se fit sur le marché français.

Monsieur l'Orateur, j'ai dit et répété à différentes reprises en cette Chambre, notamment à la fin de la session dernière, que si nous ne pouvions espérer que l'émigration française prît la route du Canada parce que le peuple français n'émigrait pas, ou que s'il le faisait, il se rendait de préférence à la république de l'Argentine ou à quelques autres pays du Sud, nous aurons au moins le droit d'espérer que la France qu'on a appelée le banquier des banquiers, nous fournît des capitaux considérables que nous emploirions à promouvoir les entreprises canadiennes. On trouve un montant énorme d'argent dans ce réservoir que possède la France et, pourvu que ces entreprises soient légitimes et que l'honnêteté se retrouve à la base de chacune d'elles, nous pouvons compter sur le bon vouloir des financiers français et sur leur coopération dans le développement de notre pays. M. Gabriel Hanotaux qui, durant plusieurs années—je me trompe—qui, durant plusieurs mois—car les ministères n'ont pas une longue existence en France—a rempli la fonction de ministre dans le gouvernement français, parlant à un dîner qu'offrait le comité France-Amérique, disait: En ce qui a trait aux relations financières entre la France et le Canada, donnez-nous le maximum de sécurité et vous recevrez en retour le maximum de confiance de notre part.

Le merger de Québec fut placé sur le marché français ainsi que le furent diverses autres entreprises accessoires, toutes sous les auspices du premier. Je puis énumérer à ce propos, celles du chemin de fer de Québec au Saguenay et du chemin de fer de l'Est, pour n'en signaler que deux, dont les actions reçurent, malheureusement, un bon accueil de la part des capitalistes français. Le résultat fut simplement désastreux; le bon nom du Canada s'est trouvé ravalé en France et il faudra des années et des années pour lui donner l'importance et la considération dont ce Dominion doit jouir auprès de la haute finance, non seulement en France, mais encore dans tous les pays du monde. Le gouvernement français a ordonné qu'on fît une enquête dans le cas qui nous occupe.

Avant de traiter cet aspect de la question, je me permettrai de dire que les porteurs de ces obligations en France—qui en ont acheté, dans le cas du merger de Québec, pour une valeur représentant 17,860,000 francs, grâce aux fausses données contenues dans les divers prospectus qu'ont publiés les promoteurs de ces différentes entreprises—que ces victimes innocentes ont formé un comité que je pourrais appeler comité de vigilance, et qu'ils ont envoyé au Canada l'un des ingénieurs qui possèdent l'expérience la plus complète en ces matières, M. Paul Gaudin. Il est venu au Canada l'année dernière et a soumis un rapport des plus détaillé aux détenteurs d'obligations à son retour en France. Je ne puis lire ce document en entier, parce qu'il est trop long; il m'est impossible même d'en faire l'analyse parce qu'il est trop compliqué. Je crois, connaissant, comme il m'a été donné de l'apprécier, l'honnêteté d'intention du premier ministre, que celui-ci en arrivera à la conclusion qu'on ne pourra rendre aux intéressés toute la justice à laquelle ils ont droit, qu'après qu'un comité spécial de cette Chambre aura fait une enquête complète sur toute cette affaire. A mon avis, on devrait charger des comptables et des vérificateurs d'exécuter ce travail important et de faire rapport au Gouvernement.

Qu'on me permette de ne citer qu'un seul paragraphe de ce rapport:

> La Quebec Light, Heat and Power Company n'a pas, tel que publié, absorbé les compagnies subsidiaires, malgré les dispositions de sa charte. Etant donné ce fait, la Quebec Railway, Light, Heat and Power Company a déposé entre les mains de fidéi-commissaires une certaine quantité de ces obligations, non en échange des anciens titres dont on ne peut réclamer le montant mais à seule fin de couvrir les obligations primitives.

Ce qui, d'après M. Gaudin, a établi une classification toute différente quant à ces deux groupes d'obligations. En résumé, les infortunés porteurs d'actions françaises ont la garantie morale que les titres qu'ils possèdent valent quelque chose; cependant, les compagnies primitives ont couvert le montant de leurs hypothèques sur leurs actions à Québec. En vérité, les ac-

tionnaires français ne viennent qu'en second lieu; ils ne possèdent aucune autre valeur. Ceci explique pourquoi le capital-actions dont la valeur avait été accrue sur le marché français à la suite d'un emballement passager est retombé au cours des derniers mois écoulés à une valeur qui ne représente rien, pour ainsi parler.

M. Gaudin dans son rapport condamne une série de travaux entrepris par le bureau d'administration qui exerçait la haute main sur le merger de Québec. Il dit que cette série de travaux a été en partie entreprise au cours des dernières élections fédérales; il condamne ces travaux complètement inutiles, pour employer les termes mêmes dont il se sert. Il s'insurge encore contre toute une série de spéculations que certains particuliers se sont permis de poursuivre en se servant de l'argent des malheureux porteurs d'obligations français. Il dit qu'on a déclaré des dividendes qui n'avaient pas été mérités, ainsi qu'il l'établit clairement dans son rapport. Il prétend également à partie le merger de Québec qui, à l'origine, n'était qu'une simple compagnie de tramways exploitant les services d'utilité publique à Québec; il lui reproche d'avoir étendu son champ d'action jusqu'à la rivière Saguenay et de cette dernière à la région du lac Saint-Jean, au moyen de la construction du chemin de fer de Québec à Saguenay. A l'un, au moins, des prospectus relatifs à l'émission des obligations figure le nom d'un ministre de la couronne. Je suis convaincu que l'honorable ministre des Finances (M. White) et que l'honorable premier ministre n'approuveront pas cette attitude qu'a tenue un ministre de la couronne. L'ingénieur Gaudin a fait son rapport le 26 avril 1912. Les porteurs d'obligations ont décidé de renvoyer l'étude de toute cette affaire à une organisation qui existe dans presque tous les pays européens, l'"Association nationale pour la protection des porteurs français d'obligations étrangères". Cette société revêt un caractère international; en certains temps elle travaille de concert avec des organisations de même nature établies en Allemagne et en Grand-Bretagne; son but est de protéger l'actionnaire français, l'actionnaire allemand et l'actionnaire anglais contre les entreprises lancées à l'étranger. Cette association ne s'occupe pas d'une affaire de cette nature, à moins qu'il n'existe des raisons sérieuses qui l'engagent à agir. Le 7 décembre 1912 une assemblée se tint en France à l'hôtel Continental; 1,229 porteurs d'obligations français qui se trouvaient mêlés à ce merger de Québec y étaient représentés. M. A. Machart, le président de l'association nationale a présenté un rapport élaboré dont, je l'espère, on a adressé une copie à mon très honorable ami.

M. LEMIEUX.

M. BORDEN: Je n'ai pas reçu cette copie.

M. LEMIEUX: Le très honorable premier ministre n'a reçu aucun rapport. J'ai lu ce document à trois ou quatre reprises; tous les journaux français qui traitent de finances l'ont publiés; quelques journaux canadiens l'ont également reproduit. Cette affaire constitue l'un des chapitres les plus sombres à laquelle la bourse canadienne a été mêlée. La position qu'occupe M. A. Machart en France et en Europe équivaut à celle d'un ministre des Finances et à celle de gouverneur de la Banque de France. Il obéit généralement aux instructions du gouvernement français.

Je ne lirai que la fin du rapport de M. Machart et j'espère bien que le premier ministre et le ministre des Finances prendront connaissance de ce rapport si important. Après avoir analysé les méthodes financières aventureuses du merger de Québec, il dit:

L'association nationale ne manquera pas de signaler au gouvernement canadien l'importance des intérêts français concernés dans cette transaction, si les porteurs d'obligations doivent lui demander d'intervenir.

Depuis la publication de ce rapport, le gouvernement français—un gouvernement ami et qui devrait être considéré tel, quand même il ne le serait pas—a chargé deux juges de faire enquête au sujet des diverses entreprises lancées sur le marché financier de France sous les auspices du merger de Québec.

Il ne me reste plus rien à dire, monsieur l'Orateur. Je vais attendre le dépôt de la correspondance et des documents mentionnés. Dans l'intérêt non seulement des capitalistes qui ont perdu leur argent dans ces entreprises, mais des pauvres veuves et orphelins qui, en septembre dernier, se sont réunis pour prier le gouvernement français d'intervenir et l'ambassadeur français à Londres de voir à ce que les autorités compétentes s'occupassent de cette question; et aussi pour la dignité et l'honneur du Canada et de la province de Québec, j'espère sincèrement que le Gouvernement va s'enquérir de toute cette affaire.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Rien ne s'oppose à ce que les documents demandés par cette motion soient déposés, et ils le seront dans le temps voulu. Cependant, je ne vois pas, pour le moment, qu'ils puissent jeter beaucoup de lumière sur les sujets mentionnés par mon honorable ami. Je n'ai pas vu les rapports dont il a parlé et je ne sais rien des circonstances dans lesquelles furent faits les placements qu'il a signalés.

Si l'association ou le comité qu'il mentionne nous fait des représentations ou si le gouvernement français nous en fait, nous y donnerons toute l'attention que notre situation comme Gouvernement par rapport à de telles entreprises nous permettra d'y donner. Il est de toute évidence que pas un gouvernement fédéral ni provincial ne saurait garantir des placements faits en Canada par des Canadiens, et je ne vois pas que l'on puisse aller plus loin, au sujet de placements faits en pays étranger. Cependant, il peut y avoir des points particuliers qui sollicitent l'attention du Gouvernement. Si on nous le signale nous y donnerons toute la considération que les circonstances puissent nous permettre d'y donner.

M. LEMIEUX: Je remercie le premier ministre d'avoir si bien accueilli cette motion. Qu'il me soit permis de lire ce que j'ai dit l'an dernier, vers la fin de la session, quand j'ai discuté avec le ministre du Commerce la question de nommer un agent de commerce à Paris en remplacement de M. Poindron qui y avait représenté le Gouvernement canadien, en cette qualité, durant plusieurs années. J'ai alors signalé à mon honorable ami plusieurs bonnes raisons en faveur d'une telle nomination. J'ai dit, à ce sujet:

Mais j'en reviens au point en discussion. Si nous ne pouvons espérer obtenir de la France cette immigration considérable qui nous arrive d'autres pays, nous pouvons raisonnablement entretenir l'espoir de participer à l'énorme prospérité de la France. Le capitaliste français se contente d'un taux d'intérêt peu élevé, moins élevé même que ne l'est celui réclamé au Canada. Cela est toute une révélation pour lui; voilà ce qui explique pourquoi, au cours de ces dernières années, autant de capitaux français ont été placés dans des entreprises canadiennes. Je constate que le total des capitaux français placés au Canada s'élève à $70,750,000 dans le cas des fabriques, des entreprises industrielles, de l'exploitation des mines et des terres, des hypothèques et des chemins de fer, des obligations municipales et scolaires, alors qu'à ce point de vue se placent la Belgique avec $811,673,000; l'Allemagne, avec $30,725,000; et la Hollande, avec $11,000,000. Je répète que, bien que nous ne puissions compter sur une immigration française considérable au Canada, n'empêche qu'au cours des quinze dernières années, il nous ait été possible de nous assurer notre faible part de cette immigration. Au cours des dix dernières années, 17,000 Français ont volontairement quitté leur pays pour venir s'établir au Canada. Ils appartiennent à la classe d'immigrants désirables entre tous, parce qu'ils possèdent des ressources au point de vue pécuniaire. Je crois que nous pouvons espérer avec confiance recevoir annuellement un volume encore plus considérable de capitaux français au fur et à mesure que nos hommes d'affaires connaîtront mieux les détails spéciaux du commerce français, alors qu'on sera plus au courant en France de nos entreprises industrielles et qu'on fera une propagande généralement plus étendue en faveur du Canada à Paris et même les autres villes importantes de France.

Nous plaçant à ce seul point de vue, nous devrions avoir à Paris un agent commercial qui serait pour le peuple français ce que je pourrais appeler—peut-être, cette expression est-elle trop classique pour le sujet que nous discutons— un mentor au point de vue des finances, quelqu'un qui fournirait tous les renseignements possibles et dignes de foi aux hommes d'affaires français; qui se tiendrait au courant des intérêts financiers français, en général. Je me rappelle que l'autre jour, lors d'une conférence donnée à Ottawa par mon honorable ami, M. Wallace Nesbitt, ce dernier a fait observer que la grande difficulté qui existe aujourd'hui en Europe, plus spécialement en Grande-Bretagne, c'est que trop nombreux sont les aventuriers qui nuisent à la bonne renommée du Canada dans les cercles financiers. Oui, monsieur l'Orateur, trop nombreux sont les faiseurs fakirs sur le marché financier de la Grande-Bretagne. Le premier venu peut lancer n'importe quelle entreprise sur la place de Londres—et c'est un fait très étrange de constater que John Bull, avec son sens des affaires reconnu, se laisse aussi facilement leurrer par ces lanceurs d'affaires.

Je ne présumais pas alors, monsieur l'Orateur, que Jacques Bonhomme—non pas, John Bull—serait sitôt leurré par des requins comme ceux qui sont allés du Canada à Paris et ont fait perdre aux capitalistes français la somme énorme de $17,260,000 francs.

CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU SAGUENAY.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX demande:

Copie de toute correspondance et de tous autres documents concernant une proposition tendant à faire garantir les obligations du chemin de fer de uébec au Saguenay.

—Malheureusement, je n'ai pas encore fini de parler de choses désagréables. Le Québec-Saguenay est un enfant chéri—ce n'est pas le mien—qui a souvent paru dans cette Chambre depuis quelques semaines. J'ai posé à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) questions sur questions, afin de savoir s'il entendait garantir les obligations du Québec-Saguenay. Il m'a toujours répondu, avec sa politesse ordinaire, qu'il n'y avait rien de fait. Tout dernièrement, cependant, il m'a informé qu'on avait envoyé une équipe d'ingénieurs inspecter la partie non achevée de ce chemin et qu'un rapport verbal lui avait été fait. Je ne dirai pas maintenant ce qu'est ce rapport, car par suite d'une motion que j'ai inscrite au Feuilleton, l'honorable ministre va avoir occasion de le déposer; mais je sais que les protecteurs de cette entreprise travaillent ferme; ils se tiennent autour de mon honorable ami, je ne dis pas jour et nuit, mais jusqu'à une heure avancée de la nuit, afin

d'obtenir cette garantie d'obligations qui, dans les circonstances, ferait si bien leur affaire! Je présume que, jusqu'à présent, mon honorable ami leur a résisté; mais je n'en suis pas sûr. J'aime à croire qu'il a résisté et que par un effet de la grâce, il va triompher de ceux qui cherchent à l'induire en tentation. Si, par hasard, il ne connaît pas l'histoire du chemin de fer de Québec au Saguenay, je vais la lui apprendre. Ce chemin est un rejeton du merger de Québec. Les obligations du Québec-Saguenay ont été émises en France, trop de gens en Canada connaissant les risques inhérents à cette entreprise; mais grâce à un brillant prospectus et à ce qu'on appelle un tour de passe-passe ou un léger tour de main, le Québec-Saguenay est devenu, il n'y a pas bien longtemps, une très importante affaire sur le marché de France. L'émission d'obligations dont j'ai parlé s'est faite sous les auspices du merger de Québec. Or, qu'on veuille bien le remarquer, ce merger de Québec est un petit tramway établi dans la ville de Québec et sa banlieue.

La ligne du Québec-Saguenay a cinquante-six milles de Saint-Joachim à Murray-Bay. On a vendu en France, comme faisant partie du merger lui-même, vingt-six mille obligations. En lisant le prospectus, les Français furent portés à croire que les obligations étaient garanties par le Quebec Railway Light Heat and Power, une assez bonne entreprise en elle-même. D'après le prospectus qu'on a publié la ligne est censée partir de Saint-Joachim, dans le comté de Montmorency; l'on voyait, au cours de la dernière élection, flotter de longues banderoles portant ces mots: "Longue vie au merger de Quebec."

La ligne s'étend de Saint-Joachim à Murray-Bay, distance de cinquante-six milles et demi. D'après le prospectus, elle devait coûter $31,197 par mille, un prix fort respectable. Mais, de fait, la partie du chemin qui a été achevée jusqu'à présent coûte $52,000 par mille, et s'il faut en croire le très éminent ingénieur envoyé au Canada l'été dernier pour s'enquérir tranquillement de la sécurité des placements faits par les Français, elle va coûter près de $62,000 par mille. Il y aura donc un écart considérable entre les chiffres du prospectus et la facture que l'on aura à acquitter tôt ou tard.

Le prospectus coûterait encore d'autres inexactitudes. A propos, je ne sais pas si le nom de mon ami de cœur l'honorable ministre des Postes n'y figurait pas. Il figurait, toutefois, dans le prospectus du chemin de fer Québec-Eastern, n'est-ce pas?

M. PELLETIER: Oh, non, je ne sache pas qu'il y ait jamais figuré!

M. LEMIEUX: Eh bien, je vais le lire dans un instant.

Il y avait d'autres inexactitudes dans le prospectus. Ainsi, on y disait aux capitalistes français que ce magnifique chemin de fer, partant de Québec et longeant la côte abrupte du comté de Charlevoix, allait se rendre à Murray-Bay, la fameuse localité où le président Taft et l'ex-président Roosevelt ont leurs résidences d'été. S'il y eut jamais ligne de démarcation entre la vérité et le mensonge, c'est bien ici qu'on la trouve. Je connais Murray-Bay pour y avoir moi-même passé de nombreux étés. Il est constant que, avant d'être élu président, M. Taft avait sur la côte de Murray-Bay une modeste villa, mais à l'époque où les obligations furent placées sur le marché de France, la villa avait été vendue et M. Taft, devenu président des Etats-Unis, habitait à Washington une autre villa: la Maison-Blanche. Quand à l'ex-président Roosevelt, on sait que sa maison d'été était à Monbasa, alors qu'il faisait la chasse aux lions en Afrique, et qu'elle n'était pas sur la côte abrupte du Saint-Laurent. Mais les Français ont une nature impressionnable; un prospectus où se trouvaient les noms du président Taft et de l'ex-président Roosevelt devaient les frapper.

Il y avait encore d'autres inexactitudes. On disait que la ligne allait être profitable, et le prospectus en portait les revenus à $482,350 par année. Or, tout le monde sait et personne ne sait mieux que mon honorable ami le ministre des Postes que la côte du comté de Charlevoix est une côte vraiment aride.

La population est très peu nombreuse, et sauf en été, il y a peu de voyageurs, de touristes, et ceux-ci ne voyagent pas en chemin de fer, mais fuient les voies ferrées. Ils voyagent à bord des bateaux à vapeur des compagnies Richelieu et Ontario. C'est un amusement pour eux de faire un voyage sur le Saint-Laurent à bord d'un bateau à vapeur, et de ne pas se servir des chemins de fer. Je connais plusieurs touristes qui passent l'été à la Malbaie. L'été dernier, ils ont fait un tapage parce que le conseil municipal avait fait ériger des poteaux pour l'éclairage à l'électricité. Ils ne visitaient pas les rives du Saint-Laurent, en été, disaient-ils, pour voir des poteaux et de l'éclairage à l'électricité; ils ne voulaient même pas voir d'automobiles dans les ruelles ou sur les grandes routes. Ils venaient se reposer le plus loin possible de tout le luxe qu'offre la civilisation moderne dans les grandes villes des Etats-Unis.

Par conséquent, si l'on tient compte du caractère de la population du comté de Charlevoix, les recettes de la compagnie provenant du transport des voyageurs, d'après le calcul de ce prospectus, étaient simplement ridicules.

En hiver, les habitants, qui sont, en grande partie, des cultivateurs, ne voyagent

pas; lorsqu'ils se déplacent, l'Etat a mis à leur disposition le "Champlain", qui fait le service entre Rivière-Ouelle, sur la rive sud de la Malbaie et deux autres ports de la rive nord. Les voyageurs prennent l'Intercolonial, et lorsqu'ils veulent se rendre à Québec, ils prennent le bateau-passeur à Lévis.

De plus, les recettes de la compagnie devaient être énormes à cause de la grande quantité de bois à pâte à transporter le long de la voie. On disait qu'il s'en expédierait 150,000 tonnes par le chemin de fer. J'allais dire "expédierait par eau", car un autre prospectus renfermait une contradiction. Chacun d'eux contenait un mensonge. L'un situait la compagnie de pâte de bois sur la rive de manière à pouvoir expédier ses produits par eau, tandis que l'autre disait que les 150,000 tonnes de pâte de bois pourraient être transportés par la voie ferrée. Elles devaient être expédiées par la East Canada Pulp and Paper Company, par la Baylis Lumber Company, et par la Baie St-Paul Lumber Company.

Examinons jusqu'à quel point ce prospectus est conforme à la verité. Il a été publié en 1911. La Baylis Lumber Company n'existe encore que de nom; ses usines ne sont pas encore construites; cependant, le prospectus déclare qu'on peut en tirer tant de tonnes de pâte de bois. La Baie St-Paul Lumber Company fait le commerce de construction et non de la pâte de bois, tandis que le East Canada Pulp and Paper Company est en faillite et aux mains d'un séquestre. On disait que cette compagnie pouvait fournir au chemin de fer 30,000 tonnes de pâte de bois par année. Or, le plus grand rendement que puissent donner les usines ne dépasse pas 14,000. Je sais ce qui en est parce que, je le disais tantôt, pendant plusieurs années j'ai passé l'été à la Malbaie, et ce fait est connu de tous les hommes d'affaires de Québec et d'en-bas de Québec.

Qu'arriva-t-il après la publication du prospectus? Il est parfaitement vrai qu'un dividende a été payé une, deux, trois ou quatre fois; mais, ainsi que vous le verrez, monsieur l'Orateur, dans le rapport de M. l'ingénieur Gaudin et dans celui de M. Machart, il n'y avait pas lieu de payer ces dividendes qui n'avaient pour objet que de maintenir le cours des actions et des obligations à la bourse, et de permettre à des gens très ingénieux de vendre leurs actions et leurs obligations à des malheureux capitalistes.

J'ai déclaré que la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay était, pour ainsi dire, aux mains d'un séquestre. La ligne n'est pas complétée et je ne crois pas que la moitié des rails ait été livrée. L'honorable ministre des Postes aura peut-être l'obligeance de me dire si les rails sont là?

M. PELLETIER: Je ne le sais pas.

M. LEMIEUX: En tout cas, elle a obtenu $2,500,000 en France; cette somme a été dépensée et les rails ne sont pas rendus sur les lieux. Une partie du talus a été nivelée, mais au lieu de commencer le nivellement au 30e mille, dans le comté que représente le député de Montmorency, on l'a commencé à l'autre bout, dans Charlevoix, afin de favoriser certains spéculateurs, ce que les ingénieurs qui ont fait l'inspection du chemin ont vertement critiqué.

La dette est de $800,000 en chiffres ronds; l'autre jour, en cour, à Montréal, jugement a été rendu pour $381,000, le reste est dû, mais à la demande de l'avocat de la défenderesse, le jugement a été différé. Je le répète, cette compagnie doit $800,000 en chiffres ronds. La compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay est une ramification du merger de Québec. Celui-ci ne paie plus de dividendes; les temps durs sont arrivés. Les promoteurs du merger de Québec seraient bien aise de faire porter ce fardeau par l'Etat. Cela permettrait peut-être au merger de Québec de payer des dividendes, de verser l'intérêt aux porteurs d'obligations en France; aussi, ils ont fait le siège du ministère des Chemins de fer et Canaux. Ils l'ont entouré jour et nuit et, depuis les premiers jours de la session, les journaux de Montréal et de Toronto ont publié dans leurs colonnes financières des entrefilets doucereux et intéressés annonçant, oui-dà, que l'affaire du Québec-Saguenay sera bientôt réglée; que le Gouvernement a presque promis de garantir le remboursement des obligations de la compagnie.

Si le remboursement de ces obligations est garanti, la population canadienne, les bonnes gens du comté de Grey, le comté que représente le ministre des Finances (M. White), les braves habitants de la province d'Ontario et des provinces de l'Ouest paieront les dettes des requérants et des grands prêtres de la haute finance et des opérations hasardeuses de Québec, de Montréal et de Toronto. Voilà pourquoi j'ai plus d'une fois donné un avertissement amical à mon honorable ami, le génial ministre des Chemins de fer et Canaux. Je lui ai dit que j'étais si content de le voir occuper le poste élevé de ministre des Chemins de fer et Canaux que je voulais qu'il y demeurât longtemps; mais que, s'il cédait, s'il donnait dans le piège, s'il succombait à la tentation, il pourra se trouver un jour dans une bizarre situation. Je lui donne encore un avertissement, je lui dis de nouveau que, si le Gouvernement du Canada entreprend de garantir le remboursement des obligations de cette compagnie de chemin de fer, le Gouvernement participera à un acte qui, au dire des journaux financiers les plus respectables d'Europe, est pire que le pillage d'une banque, que l'éventrement d'un coffre-fort. J'ai ces journaux. Le premier

ministre dit qu'il n'a pas eu connaissance de semblables remontrances de la part des capitalistes français. Puis-je lui envoyer quelques-uns de ces journaux?

Bien plus, monsieur l'Orateur, les journaux de ce pays, qui appuient le premier ministre, ont, à plusieurs reprises publié les faits que je lui ai apparemment dévoilés cet après-midi. En tout cas, j'accepte sa parole, mais j'espère que lui et son collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux réfléchiront deux fois avant de garantir le remboursement des obligations de cette entreprise véreuse.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Rien ne s'oppose au dépôt des papiers relatifs à cette affaire et, lorsqu'ils auront été communiqués à la Chambre, je ne crois pas qu'ils révèlent rien de ce que l'honorable député a mentionné. En prenant la direction des affaires du département, j'ai constaté que ce chemin de fer avait reçu la subvention ordinaire. Je crois savoir que la distance de Saint-Joachim à la Malbaie est de 56 milles, et qu'il y a 8 milles jusqu'aux usines à Nairn. De crainte qu'il n'en perde le sommeil, je puis dire à l'honorable député que la compagnie n'a pas demandé de garantir le remboursement de ses obligations.

M. BORDEN: Je veux aussi rassurer l'honorable député au sujet de cette affaire. Il dit que ce chemin n'est pas son œuvre, bien que j'ai connu autrefois des voies ferrées qui étaient de ses œuvres de prédilections.

M. LEMIEUX: Je n'en rougis pas.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Non, je n'ai pas laissé entendre que mon honorable ami en rougissait, il est trop prompt. J'ai simplement voulu lui faire observer que ce chemin, d'après ses déclarations que j'accepte, a de singuliers traits de ressemblance avec le Transcontinental dont il est responsable, avec d'autres. Il nous dit que, d'après un certain prospectus, le coût estimatif du chemin était de $31,957 par mille, que le chemin coûte $52,000 à l'heure qu'il est et qu'il coûtera probablement $62,000 avant son parachèvement. Je voudrais lui faire observer que, même si toutes ces assertions sont exactes, le coût n'égale pas celui du chemin de fer, dont il est responsable—le Transcontinental. Vu que lui et ses collègues ont adressé ce qu'on pourrait appeler son prospectus à la population du Canada, j'espère qu'il attachera la même importance et la même responsabilité à ses propres déclarations qu'aux déclarations contenues dans l'estimation dont j'ai parlé.

L'honorable député nous dit aussi qu'on a commencé ce chemin par le mauvais bout. On a fait le même reproche au sujet du chemin de fer dont mon honorable ami est responsable. Certaines parties sont achevées et ne peuvent être très utiles avant que d'autres parties soient aussi achevées. Je ne mentionne ces faits que pour lui prouver que même un homme aussi sage et aussi distingué que lui peut commettre de semblables erreurs.

Quant à ce qu'il dit de personnes qui entourent le Gouvernement dans l'intérêt de ce chemin de fer, je me permettrai de lui affirmer qu'il a lâché les rênes à son imagination. Le Gouvernement n'a été ni embarrassé ni importuné par les représentations faites jusqu'à présent sur ce sujet. Je ne crois pas nécessaire de m'arrêter aux transactions immobilières dont il a été question; elles n'ont guère trait à cette affaire. Je crois savoir que des travaux ont été exécutés sur ce chemin de fer, que celui-ci a été subventionné par l'ancien gouvernement et que les travaux sont suspendus. J'ignore ce que suggère l'honorable député. Il plaint beaucoup ceux qui ont mis des fonds dans l'entreprise et il termine en conjurant le Gouvernement de ne rien faire pour venir en aide à cette voie ferrée. Je ne sais certainement pas ce qu'il suggère ni ce qu'il entend dire. Peut-être que plus tard il parlera clairement, mais jusqu'à présent, je ne saisis pas bien son idée.

M. l'ORATEUR: La discussion paraît passer d'un sujet à un autre. L'intention de l'honorable député de Rouville était, je crois, de discuter la question de la compagnie Light, Heat and Power et en faisant une motion directe à cet effet l'honorable député avait le droit de réplique; mais il paraît vouloir abandonner ce sujet, et discuter la question qui fait l'objet de l'avis de motion qui vient ensuite concernant le chemin de fer de Québec au Saguenay. Il faudrait d'abord disposer de la première motion concernant la compagnie Quebec Light, Heat and Power.

M. LEMIEUX: Je croyais que cette motion avait été adoptée.

M. l'ORATEUR: Non, je n'ai pas encore soumis la question à la Chambre.

(La motion de M. Lemieux concernant la compagnie Quebec Light, Heat and Power est adoptée.)

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Cette motion étant maintenant adoptée nous passons à celle que nous avons en réalité discutée tout le temps; c'est là certainement une erreur très comique. Le premier ministre dit qu'il ne comprend pas le but de mon honorable ami lorsqu'il fait cette motion, mais je lui dirai que son but est de mettre le Gouvernement sur ses gardes au sujet des nombreuses rumeurs qui circulent parmi les membres de cette Chambre, et qui ne

sont pas encore, apparemment, parvenues aux oreilles du premier ministre. Cela confirme simplement l'adage que la personne la plus intéressée est quelquefois la dernière informée. Les journaux ont donné cours à la rumeur, et cette rumeur remplit l'atmosphère de cette Chambre, que la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay cherchait à obtenir une garantie de ses obligations. Ainsi que je l'ai dit, le but de la motion de l'honorable député de Rouville est de mettre le Gouvernement sur ses gardes et de lui faire connaître le caractère pourri de l'entreprise. Le premier ministre a fait observer que l'ancien Gouvernement avait accordé une subvention à ce chemin de fer; c'est vrai nous avons accordé une subvention à ce chemin de fer comme entreprise locale, et comme entreprise locale ce chemin de fer peut faire quelque bien. Il relierait à la ville de Québec certaines parties du comté de Québec, du comté de Montmorency et du comté de Charlevoix, et, comme je l'ai dit, comme entreprise locale ce chemin pourrait être de quelque service. L'ancien Gouvernement n'a aucunement hésité à accorder la subvention ordinaire donnée aux entreprises locales par le Gouvernement canadien depuis plus de trente ans.

L'honorable premier ministre a dit que la construction de ce chemin avait coûté plus que l'on s'y attendait, et je n'ai pas été du tout surpris d'entendre mon très honorable ami ajouter immédiatement que cela était vrai aussi du Transcontinental national. Mais il y a une différence entre cette entreprise locale et le Transcontinental national, car, tout en admettant que ce dernier chemin ait coûté beaucoup plus qu'on s'y attendait, le pays a reçu une valeur pour la dépense qu'il a faite. Si nous pouvions en dire autant du chemin de fer de Québec au Saguenay, ce chemin ne serait pas en banqueroute aujourd'hui et la compagnie ne serait pas poursuivie devant les tribunaux par ses créanciers. Les ressources du chemin, comme chemin local, pouvaient justifier l'ancien Gouvernement d'accorder la subvention qu'il lui a accordée, mais nous n'aurions jamais consenti à garantir les obligations d'une compagnie de ce genre. L'ancien Gouvernement du Canada a garanti les obligations de certaines entreprises qui étaient d'un caractère national, et chaque fois que nous avons demandé à la Chambre la permission de donner cette garantie, nous n'avons jamais rencontré d'opposition, car la nature de l'entreprise justifiait la demande. On ne peut apporter aucune raison semblable en faveur de la garantie des obligations du chemin de fer de Québec au Saguenay. Je suis heureux d'apprendre de la bouche de l'honorable ministre des Chemins de fer, et ses déclarations sont confirmées par l'honorable premier ministre, que jusqu'à présent, personne n'a encore demandé au Gouvernement de garantir les obligations de ce chemin de fer. J'ai compris que cela voulait dire que la compagnie n'avait fait aucune demande officielle, mais je demanderai au ministre des Chemins de fer de vouloir bien nous dire s'il n'y a pas eu des demandes non officielles; si c'est bien réellement la première fois qu'il entend parler de la chose, et qu'il n'en a jamais rien su avant aujourd'hui. Ce nous serait un beaucoup plus grand soulagement si le ministre des Chemins de fer voulait bien nous donner sa parole qu'il n'a jamais entendu parler de l'affaire avant aujourd'hui. Nous connaissons mieux. Si le ministre des Chemins de fer déclare de son siège qu'aucune demande non officielle n'a été faite, tout le pays—je ne dirai pas tout le pays, parce que tout le pays n'a pas encore entendu parler de la question—mais cette partie du pays où ont circulé ces rumeurs sera soulagée. Je serais encore plus satisfait si le ministre des Travaux publics (M. Rogers) voulait être assez bon de nous dire qu'il n'a jamais entendu parler du projet de faire garantir par le Gouvernement les obligations du chemin de fer de Québec au Saguenay.

M. COCHRANE: Il y a d'autres membres du cabinet en ce moment dans la Chambre, vous pourriez aussi les inclure dans cette demande.

Sir WILFRID LAURIER: Non, je serai satisfait d'obtenir l'assurance du ministre des Travaux publics; s'il dit qu'il n'en connaît rien, je ne m'inquiéterai pas au sujet des autres membres du cabinet. Si le ministre des Travaux publics dit qu'il ne connaît rien de ce projet, le peuple de ce pays dormira plus en sûreté.

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas encore soumis à la Chambre la motion concernant le chemin de fer de Québec au Saguenay. Si j'avais su que l'honorable député de Rouville parlait sur une autre motion inscrite au Feuilleton lorsqu'il a prononcé son discours, je l'aurais rappelé à l'observation du règlement, parce qu'il transgressait la règle qui défend à un honorable député d'empiéter dans un débat sur une motion inscrite au Feuilleton.

M. LEMIEUX: Il y a tant de pièges et de traquenards dans toute cette affaire, et ils sont tellement enchevêtrés que je les ai mêlés.

M. l'ORATEUR: La chose semble contagieuse.

(L'Orateur soumet la motion à la Chambre.)

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): Je ne me proposerai pas

de discuter cette question longuement; je veux seulement protester avec toute la vigueur possible contre les prétentions de l'honorable député de Rouville, qu'il n'est ni à propos ni nécessaire d'avoir ce chemin de fer dans le comté de Charlevoix. Je représente le district de Québec dans le Gouvernement, et je crois qu'il est de mon devoir d'essayer à détruire la fausse impression que les paroles de l'honorable député auraient pu créer à ce sujet. Mon honorable ami a dit que c'était un pays désert, que la population n'a aucun besoin de chemin de fer, que si elle veut communiquer avec le reste du monde elle a le bateau à la Malbaie qui fait le service avec la côte sud. Mon honorable ami croit-il que c'est là faire un tableau juste de la situation de ce pays? Je dis non. Le pays aride dont on nous a parlé ici est le seul comté à travers lequel circule le chemin de fer de Québec au Saguenay. Mon honorable ami nous dit aujourd'hui qu'un chemin de fer est inutile dans le comté de Charlevoix, et que la population n'a besoin que d'un service de bateaux à vapeur. D'un autre côté le très honorable chef de l'opposition nous dit que son propre gouvernement a accordé, et avec raison, une subvention pour venir en aide à la construction de ce chemin de fer. Pourquoi cette subvention si le pays est un désert et s'il n'y a pas besoin de chemin de fer?

M. LEMIEUX: Vous détournez la question.

M. PELLETIER: Mon honorable ami n'a-t-il pas dit que c'était un pays désert?

M. LEMIEUX: Oui.

M. PELLETIER: Mon honorable ami n'a-t-il pas dit que la population avait des bateaux faisant le service entre la Malbaie et la rive sud?

M. LEMIEUX: Non.

M. PELLETIER: J'ai entendu de mes oreilles mon honorable ami dire cela.

M. LEMIEUX: Je parlais des touristes.

M. PELLETIER: Vous avez dit que les touristes ne voyageaient pas par chemin de fer mais par les bateaux.

M. LEMIEUX: Eh bien alors?

M. PELLETIER: Si les habitants du comté de Charlevoix sont les seuls qui utilisent les bateaux-traversiers et ensuite retraversent à Québec, pourquoi alors mon honorable ami a-t-il voté une subvention à ce chemin de fer? Je crois réellement que si le comté de Montmorency aux dernières élections générales n'avait pas élu le député actuel (sir Rodolphe Forget), et si le fils de l'honorable M. Parent, celui qui a fourni une bonne part du nerf de la guerre aux honorables membres de l'opposition aux dernières élections, n'avait pas été battu dans Montmorency, probablement que l'on ne critiquerait pas autant les entreprises. On en fait aujourd'hui une question politique et de revanche. Mon honorable ami de Rouville a dans le fond de son cœur beaucoup de venin pour ses adversaires politiques qui ont enlevé ces comtés à son parti, et il n'hésite pas à venir dans cette Chambre déverser ce venin sur ses adversaires politiques. Il peut avoir ses vues particulières au sujet de la manière dont la partie financière de l'entreprise est conduite. Je ne discuterai pas ce côté de la question.

M. LEMIEUX: Pourquoi?

M. PELLETIER: Parce que je ne crois pas qu'il soit juste de préjuger une question, à laquelle il peut y avoir deux côtés, comme je le sais, et on ne devrait pas demander à la Chambre de donner son jugement sur des représentations ou assertions faites par un côté seulement sans entendre ce que l'autre côté a à dire. Au sujet de ce chemin de fer, je dirai que c'est faire une grande erreur que de traiter ce pays, et en particulier, le comté de Charlevoix, comme l'a fait l'honorable député de Rouville. Il y a un grand avenir pour ce comté. Le chemin de fer qui a été construit de Saint-Joachim à la Malbaie sera un chemin très productif et qui a un grand avenir devant lui. Je connais ce pays assez bien; et je serais beaucoup surpris si, au sujet de ce que l'on fera de ce chemin de fer, la population ne désapprouvait pas l'opinion de l'honorable député de Rouville sur sa valeur.

Mon honorable ami a parlé de la fabrication du papier. S'il ne le sait pas déjà je lui dirai que les habitants du comté de Montmorency et de la partie avoisinante du comté de Charlevoix comptent beaucoup sur l'industrie du papier dans cette partie du pays, où il y a de grandes étendues de bois à pâte. Ils ont non seulement formé le projet, mais ils ont déjà donné à l'entreprise la construction de grandes fabriques de pâte à bois et de papier, d'une capacité de cent tonnes par jour. L'embranchement de ce chemin de fer va jusqu'aux usines de la pâte à bois Eastern Canada.

Dans ce pays se trouvent deux ports de la plus grande importance pour la région, la Malbaie et la baie Sainte-Catherine. On peut s'y procurer en abondance de la main-d'œuvre pour la navigation d'hiver. J'ose dire que, avant qu'il se passe bien des années, mon honorable ami, jeune comme il l'est, et avec l'avenir qui s'ouvre devant lui, devra rétracter ses observations d'aujourd'hui au sujet de la stérilité de ce pays et de l'inutilité de cette voie ferrée, car cette région me paraît destinée à un grand

avenir. Cette partie de la province de Québec est une des plus anciennement colonisées. Personne n'ignore que les souvenirs historiques y abondent; c'est là que nos ancêtres prirent pied au début. Cette population n'a jamais joui des avantages de communications par voie ferrée, tandis que presque toutes les autres parties du Dominion en étaient dotées. Quant au représentant de Montmorency, il a représenté le comté de Charlevoix durant un certain nombre d'années. Il a pu se tromper parfois—à qui cela n'arrive-t-il pas?—mais je n'aborderai pas ce sujet. Constatant que cette population depuis nombre d'années attendait la construction d'un chemin de fer sans pouvoir l'obtenir, il consacra tout son temps et son énergie à combler leurs vœux. Il entreprit la construction d'un chemin de fer; on me dit que les travaux sont presque terminés; une dépense de six ou sept cent mille dollars en assurerait l'achèvement. Dans ces conditions, nous ne devons pas envisager la situation comme le voudrait l'honorable représentant de Rouville, mais nous devons voir à ce que justice soit rendue. A l'égard de la question posée par le très honorable gentleman, savoir, s'il a été fait de vive voix, et sans formalité, une demande de garantie des obligations, je répondrai que j'en ai entendu parler en cette Chambre par l'honorable représentant de Rouville un si grand nombre de fois depuis l'ouverture de la présente session, qu'il est hors de doute que l'affaire est venue à nos oreilles d'une manière non officielle.

M. LEMIEUX: Comme je l'ai déclaré il y a un instant, l'honorable directeur général des Postes cherche simplement à nous dépister. Que le comté de Charlevoix, le comté de Montmorency et le comté de Québec fassent partie de la région la plus belle du Canada, cela n'a rien à voir avec la question. Il s'agit de savoir si nous pouvons, même dans l'intérêt de ces comtés, laisser compromettre le renom et la réputation du Canada sur les marchés étrangers. Je suis de la province de Québec, et il me fait plaisir de penser que la construction de chemins de fer se poursuit dans cette province. Nous vivons à une époque de progrès et je reconnais qu'il y a lieu de mettre chaque comté dans toute la mesure possible à même de se pourvoir des moyens nécessaires de communication, pourvu que ce ne soit pas aux dépens d'autrui. L'honorable ministre observe qu'il y a deux côtés à cette question; je m'en rends parfaitement compte.

Elle a son bon côté et son mauvais côté, et c'est ce dernier que je mets en lumière en ce moment. Le comté de Charlevoix renferme une population intelligente, et elle condamnerait l'initiative même signalée par l'honorable ministre si elle savait que ce chemin de fer doit être construit au moyen des épargnes d'orphelins, de veuves, d'officiers et de soldats français en retraite, trompés par les fausses représentations de prospectus préparés au Canada, non pas publiés ici, mais dans les petites villes de France. Voilà ce que je condamne. L'honorable ministre sait bien que je ne m'oppose pas à la construction d'un chemin de fer dans le comté de Charlevoix; au contraire, j'approuve un tel projet pourvu qu'on l'exécute honnêtement, et non pas avec de l'argent volé. (Protestations). L'honorable ministre aurait dû être le dernier à rire; car, je regrette de le dire, il a été un des directeurs de la compagnie à responsabilité limitée Quebec Light, Heat and Power, à laquelle revient la paternité des compagnies du chemin de fer du Quebec-Saguenay et du Quebec-Eastern. Le nom de l'honorable Louis-Philippe Pelletier,—sans qu'il le sût, sans qu'il eût été mis au courant, sans qu'il en eût connaissance, je n'en doute pas—a servi à tromper des milliers de petits capitalistes français. L'honorable ministre ignore-t-il que son nom a été exploité profusément dans le prospectus du chemin de fer de l'Est de Québec, publié en France, et qu'on y peut lire le passage suivant:

Le Directeur général des Postes du Canada, l'honorable M. Pelletier, qui est un des directeurs de la compagnie du chemin de fer de Québec, vient précisément de faire connaître dans son discours le programme du nouveau Gouvernement: on va, tout d'abord, faire de Québec un port franc; puis, on va le doter d'un immense bassin de radoub et de tout l'outillage requis pour recevoir le nouveau Transcontinental, le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

M. PELLETIER: Quelle est la date de ce document?

M. LEMIEUX: Il est en date du mois de janvier 1912. L'honorable ministre venait de prononcer à Québec un de ses grands discours, annonçant la ligne de conduite que le Gouvernement se proposait de suivre par rapport à la ville de Québec et à la région avoisinante, et les promoteurs de cette entreprise en France se servirent de son nom pour engager les Français à leur confier des fonds. L'honorable ministre était un des directeurs...

M. PELLETIER: Oh non!

M. LEMIEUX: L'honorable ministre va-t-il nier qu'il fût un des directeurs du merger de Québec?

M. PELLETIER: Effectivement.

M. LEMIEUX: Parfait, j'accepte la déclaration de l'honorable ministre.

M. PELLETIER: L'honorable député prétend-il que j'étais directeur lors de la publication de ce prospectus?

M. LEMIEUX: C'est bien cela.

M. PELLETIER: J'ai été directeur de la compagnie Quebec Light, Heat and Power.

M. LEMIEUX: A quelle date avez-vous démissionné?

M. PELLETIER: Dès que j'eus été nommé pour cette Chambre et que j'eus accepté un portefeuille dans le ministère.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami déclare-t-il à la Chambre qu'il ignorait que son nom figurait en lettres flamboyantes dans le prospectus paru en France?

M. PELLETIER: J'en entends parler aujourd'hui pour la première fois; je n'ai jamais vu cette feuille.

M. LEMIEUX: Le prospectus ne fut jamais distribué au Canada, pour plusieurs raisons qui sautent aux yeux. Il a paru en France, et l'honorable ministre a été en France depuis, il a été à Paris l'été dernier. Va-t-il me dire que lui, l'honorable Louis-Philippe Pelletier, directeur général des Postes du Canada dont le nom figure en lettres flamboyantes dans ce prospectus, n'a pas, lors de son séjour à Paris, été informé par quelqu'un de ces malheureux porteurs de titres, qu'on le tenait responsable, bien que je ne puisse pas croire qu'il soit effectivement responsable.

M. PELLETIER: J'ai rencontré en France beaucoup de personnes qui m'ont parlé de cette affaire, mais elles ne m'ont jamais informé qu'on s'était servi de mon nom de cette manière. Elles ne m'ont jamais montré ce prospectus, et j'en entends maintenant parler pour la première fois.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre ne nie pas que son nom ait paru dans le prospectus?

M. PELLETIER: L'honorable député l'a lu.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre est trop fin, trop intelligent, mais il ne me bernera pas de la sorte. Le nom de l'honorable ministre...

M. PELLETIER: Que veut dire l'honorable député?

M. LEMIEUX: Je veux dire ceci: Le nom de l'honorable ministre figure sur ce prospectus. J'ai déclaré que c'est à son escient; il répond de son côté, que c'est la première nouvelle qu'il en a. J'accepte sa déclaration, monsieur l'Orateur, mais je déplore sa naïveté; et je déclare au premier ministre que le plus tôt le directeur général des Postes sortira du ministère, le mieux ce sera pour le Gouvernement canadien. Il est réellement trop candide. Il affirme qu'il n'en a jamais entendu parler avant aujourd'hui; je lui poserai une autre question. Il s'est rendu en Europe l'été dernier; il s'est rendu d'abord à Londres, puis à Paris. S'est-il rendu à Bruxelles?

L'hon. M. PELLETIER.

M. PELLETIER: Je m'y suis rendu.

M. LEMIEUX: Le nom de l'honorable ministre n'a-t-il pas été publié à Bruxelles dans le prospectus de la Stadacona Power Company?

M. PELLETIER: Qu'est-ce que la Stadacona a bien à faire ici?

M. LEMIEUX: Tout au monde.

M. PELLETIER: Rien du tout.

M. LEMIEUX: Car elle fait partie de la même... je ne dirai pas le reste. Elle se rattache à la compagnie Quebec Light, Heat and Power, c'est toujours le merger de Québec qui projette ici et là ses tentacules en vue d'opérations de haute finance.

M. PELLETIER: Je demande l'application du règlement: l'honorable député de Rouville n'a pas droit d'affirmer que la compagnie Stadacona Power est un rejeton de la compagnie Quebec Light, Heat and Power. Ce n'est pas le cas. A mon avis, l'honorable député n'a pas le droit de faire pareilles affirmations en cette enceinte. La compagnie Stadacona est très différente de l'autre. L'honorable représentant n'a pas le droit de faire de telles insinuations. C'est une injustice de sa part.

M. l'ORATEUR: Je ne vois pas ici matière à l'appel au règlement.

M. LEMIEUX: J'ai la preuve de ce que j'avance dans le rapport de M. Gaudin, ingénieur, et dans celui du président de la société nationale pour la protection des porteurs français de titres étrangers, M. Machart. Tous deux affirment que le merger de Québec devait avoir le monopole des services d'utilité publique à Québec. On a même fait valoir cette circonstance auprès des capitalistes français, qu'ils seraient protégés contre toute concurrence. Mais alors, parut la Stadacona Power Company et au lieu de travailler dans l'intérêt des porteurs d'obligations, les directeurs mirent en cours cette nouvelle émission concurremment avec celle de ces pauvres porteurs français de titres relevant de ce merger de Québec. C'est ainsi que l'honorable ministre se trouve mêlé à cette affaire.

J'ai le sincère espoir que le Gouvernement va ordonner une enquête, afin que toute cette affaire soit parfaitement élucidée.

(La motion est adoptée.)

LA BANQUE INTERNATIONALE DU CANADA.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX demande:

Copie de toutes les minutes du conseil du trésor, de tous les décrets du conseil et de tous les autres documents se rapportant en quoi ce soit à l'émission par le ministre des

Finances des pettres patentes en faveur de la banque Internationale du Canada.

—Voici qui forme le troisième chapitre, et je dois dire que je n'éprouve aucun plaisir à soulever devant la Chambre de semblables questions. S'il ne m'avait pas été mait des menaces par certains de ceux qui ont des intérêts dans cette affaire; s'il ne m'avait pas été fait des menaces par un certain membre de la droite, j'aurais simplement laissé passer la motion, et j'aurais attendu les pièces. Mais je n'entends pas me laisser arrêter par des menaces, et c'est pourquoi j'accompagne ma motion des quesques remarques que je vais faire. Ce sera donc le troisième chapitre d'un très intéressant roman.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Est-ce que l'honorable député parle de menaces?

M. LEMIEUX: Il ne s'agit pas de l'honorable ministre.

M. WHITE: Non, mais de qui?

M. LEMIEUX: Si l'honorable député de Témiscouata me le permet, je dirai qui lui a insinué que, si j'osais porter ces accusations-là devant la Chambre, encore que je n'aie nommé personne, j'aurais à m'en repentir. La chose m'a été dite en confidence par l'honorable député de Témiscouata et, je le répète, je n'entends pas me laisser détourner de mon chemin par les menaces de qui que ce soit ou de quelque source qu'elles viennent. Je veux défendre le bon renom du Canada.

Quelques DEPUTES: Nommez.

M. LEMIEUX: Et le bon renom de la province de Québec. Je ne veux pas que, dans les vieux pays, il soit dit que, dans la province de Québec ou au Canada, nous tolérons des entreprises comme celle qui a été lancée depuis deux ou trois ans. J'ai par ma motion demandé le dépôt des pièces relatives aux lettres patentes émises par le ministre des Finances à la banque Internationale du Canada. Les affaires de cette banque ont donné lieu à beaucoup de mécontentement; en France surtout, comme de juste. Parmi les perdants, il y a beaucoup de Canadiens; mais la plupart, malheureusement, sont de la France.

Permettez-moi d'esquisser à grands traits la genèse de cet établissement. Au cours de la session qui a précédé les élections de 1911, il a été présenté un projet de loi tendant à constituer une banque sous le nom de la banque du Canada. Les membres du cabinet d'alors, de même que plusieurs députés tant de la droite que de la gauche, se sont vivement opposés à ce qu'un établissement de cette nature fît affaires sous le nom de la banque du Canada, nous doutant bien que les capitaux seraient pris en Europe; et nous savons qu'en France, la banque de France est une institution d'Etat, de même que l'est, en Angleterre, la banque d'Angleterre.

Nous nous sommes donc énergiquement opposés à la chose, et nous avons réussi à faire changer ce nom en celui de la Banque Internationale. Le projet de loi passa à la Chambre; mais il restait encore une formalité à remplir. Les directeurs provisoires sollicitèrent du conseil de la trésorerie le certificat que toute banque doit obtenir avant de commencer les affaires. Ce certificat leur fut refusé, et dans les pièces qui sont entre les mains de mon honorable ami le ministre des Finances, les motifs de ce refus sont indiqués. Nous craignions que certains des actionnaires étrangers de cette banque devaient ignorer l'existence au Canada du régime de double responsabilité, et nous avions des soupçons sur un personnage qui, quelques années auparavant, avait tenu à Montréal une loterie, et dont le nom apparaissait sur la liste des actionnaires pour une somme de deux millions. M. Fielding, par suite, ne voulut pas délivrer le certificat qu'on lui demandait, et il énonça fort judicieusement ses objections. mais les élections sont venues, d'autres ont pris les rênes de l'administration et les lettres patentes ont été accordées. Mon honorable ami le ministre des Finances n'a pas connu la convention qui avait eu lieu entre le chef de la banque et les actionnaires; car, s'il l'avait connue, il n'aurait jamais, j'en suis certain, consenti à l'émission du certificat.

Permettez-moi de lire la convention qui a été faite entre chacun des actionnaires et le chef de cet établissement:

Convention passée ce vingt-quatrième jour de juin 1911 entre...

Un tel et un tel...

...ci-après mentionné sous l'appellation de gérant, partie de première part, et le soussigné, ci-après mentionné sous l'appellation d'actionnaire, partie de deuxième part.

Il importe beaucoup au ministre des Finances, pendant que nous sommes en train de reprendre notre loi des banques, de se montrer très attentif à ce qui se passe au moment où s'organisent de semblables institutions. S'il existe aujourd'hui, dans le monde des finances et parmi le commun du peuple, une certaine opposition au projet que mon honorable ami le ministre des Finances a présenté l'autre jour, cela est dû principalement à ce qu'un certificat a été délivré à cette institution.

Un DEPUTE: A la Farmers' Bank?

M. LEMIEUX (Poursuivant sa lecture):

Attendu qu'il a été jugé utile de former un syndicat pour la revente, d'une manière convenable et régulière, des parts de la banque Internationale du Canada détenues par ceux des actionnaires de cette banque qui désire-

raient plus tard disposer de tout ou partie de leurs actions;

Attendu que la conduite d'une semblable opération par un gérant expérimenté s'impose.

Le présent acte fera foi de ce qui suit:

1. L'actionnaire consent à devenir membre du syndicat formé par les présentes pour la revente des parts en ce moment inscrites à son nom dans les registres de la banque Internationale du Canada.

2. Ces parts sont pour dix-huit mois irrévocablement mis en commun pour les fins de ce syndicat.

3. Le gérant aura le droit, droit dont il usera à sa discrétion, de disposer de tout ou partie des parts ainsi mises en commun...

Ce qui est une énorme spéculation.

...en aucun temps pendant la période susmentionnée, au mieux des intérêts des actionnaires, à la condition que ces derniers obtiennent un profit net de dix dollars au moins par action.

4. Le gérant rendra compte de fois à autre aux actionnaires des ventes qu'il aura faites pour le compte du syndicat, et ces ventes se feront toujours au prorata des parts de chacun.

5. Tout actionnaire aura la faculté de retirer en tout temps de la vente la partie de ses actions dont il n'aura pas été alors disposé; mais cette partie restera au fond commun jusqu'à la liquidation du syndicat et l'actionnaire ne pourra ni la vendre ni en disposer pendant la durée de ce syndicat, sous peine de confiscation de ses parts au profit des membres du groupe.

Vient ensuite le paragraphe intéressant.

6. Le gérant s'engage et s'oblige, pour toute la durée de cette convention, à avancer, au nom et pour le compte des membres du syndicat, les sommes nécessaires à toutes et chacune des demandes de versements qui pourraient être faites par la banque Internationale du Canada sur les parts présentement mises en commun, sauf le premier qui a déjà été effectué.

J'ai dit que, si mon honorable ami avait connu l'existence d'une convention aussi illégale que celle-là, jamais il n'aurait délivré un certificat à cette banque. C'est par son essence même une immense spéculation. Une garantie de dix dollars par action aux actionnaires canadiens veut dire un profit de 100 p. 100, puisqu'ils n'avaient payé que 10 p. 100, et ils sont, pour ainsi dire, à l'abri de toute autre demande de versements. Les actionnaires français savaient-ils cela? Leur avait-on fait savoir qu'au Canada il se trouverait des actionnaires, et j'en vois quelques-uns en face de moi à l'heure qu'il est, à qui il serait donné un profit de 100 p. 100? Ont-ils su que les parts de ces actionnaires canadiens allaient être mises en commun et que nul autre versement ne leur serait demandé? Savaient-ils tout cela? Non, monsieur l'Orateur, les actionnaires français ne le savaient pas.

M. MACLEAN (Halifax): Pour quelle somme avait-on souscrit?

M. LEMIEUX: Pour dix millions, c'est-à-dire pour la totalité du capital-actions de la banque. Il y avait deux groupes d'actionnaires: le groupe canadien et le groupe français. Ce dernier avait souscrit pour huit millions, sur lesquels il avait payé un dixième. Le groupe canadien avait souscrit pour deux millions. Le 3 septembre 1912 avait lieu à Montréal la réunion annuelle des actionnaires. Les Français avaient souscrit pour huit millions. Voyons donc comment nos chers cousins de France ont été traités par leurs compatriotes du Canada. Les actionnaires français envoyèrent à la réunion deux représentants accompagnés d'un jeune avocat canadien, le fils de M. le juge Archibald, qui exerce le droit à Paris; et ils avaient en mains des procurations représentant les huit millions.

Qu'est-ce qu'il arriva, monsieur l'Orateur? On les a purement et simplement évincés, tout comme l'étaient jadis les tenanciers d'Irlande. On leur opposa un vice de forme quelconque dans les procurations. Il s'y trouvait certaines irrégularités, et des gens qui représentaient pour huit millions d'actions furent mis de force à la porte de la salle des délibérations. Il y avait déjà de mauvaises rumeurs qui circulaient au sujet de la direction de la banque, et les Français se fâchèrent. J'ai dit tout à l'heure qu'à l'époque où l'on nous avait demandé l'émission d'un certificat, nous avions remarqué que certain monsieur et sa femme avaient souscrit pour deux millions de parts. Et ce monsieur-là, je l'avais empêché, quelques mois auparavant, de se servir de la poste pour les fins d'une loterie à Montréal. J'ai été surpris de voir qu'il portait pour deux millions d'actions. Le prospectus de la banque énonçait formellement qu'il ne serait payé aucune commission.

M. CODERRE: Mon honorable ami pourrait-il nous dire le nom de ce monsieur?

M. LEMIEUX: E. B. D'Aoust.

M. CODERRE: Demeure-t-il à Montréal?

M. LEMIEUX: Il habitait Paris jusqu'à ces derniers temps; mais depuis que le gouvernement français a ordonné les perquisitions qui se font en ce moment, c'est à Montréal qu'il s'est tenu.

M. CODERRE: N'est-il pas considéré comme actionnaire français?

M. LEMIEUX: Ses deux millions dont je parle font partie des huit millions pour lesquels les Français ont souscrit; mais j'ai été surpris de voir son nom sur la liste, bien que je ne m'étonne pas de le retrouver à Montréal aujourd'hui. Lorsque ce

prospectus a été publié en France, il a été dit qu'il ne serait pas payé de primes sur les actions offertes au public. Si mon honorable ami veut bien prendre connaissance d'une certaine décision qui a été rendue ces jours-ci à Montréal, il verra que les choses vont mal à la banque depuis peu; que certain billet, montant, en chiffres ronds, à $200,000, a été escompté en faveur de ce même individu qui a nom D'Aoust, billet qui représente exactement 2 p. 100 des actions qu'il portait. Ce billet a été escompté à l'insu et malgré les ordres des directeurs.

Un rapport a été transmis au Gouvernement et ce billet ainsi escompté a été représenté comme un prêt courant.

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

Reprise de la séance.

M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, avant six heures j'ai donné lecture du texte de la convention, portant que les actions des actionnaires canadiens de la banque Internationale devaient être mises en commun; qu'un versement de dix dollars sur chaque action acquittée serait souscrit, et qu'on ne ferait plus d'appel de versement aux actionnaires.

Je disais que si le ministre des Finances eût connu l'existence de possible convention il n'aurait certes pas accordé de certificat à cette banque. Cette convention, je le répète, était absolument illégale et les actionnaires français ne la connaissaient pas. S'ils en eussent eu connaissance ils n'auraient certainement pas placé leurs fonds en pareille entreprise. Les actionnaires français, disais-je, ayant été éclairés sur la gestion de la banque et surtout sur cet escompte d'un billet de $200,000 en faveur d'un certain M. D'Aoust, avaient envoyé de France des représentants chargés de veiller à la réforme de la gestion de la banque. Ainsi que je l'ai dit, ils possédaient $8,000,000 d'actions sur un capital de $10,000,000, et ils avaient bien le droit d'avoir voix au chapitre en matière d'administration. Les directeurs de la banque, qui s'étaient réunis à Montréal, avaient manœuvré de manière à exclure les représentants français de l'assemblée et de la réorganisation de la banque. On inventa pour la circonstance certaines irrégularités et les actionnaires français furent encore une fois victimes de ces manœuvres. Comme résultat de l'escompte de cet extraordinaire billet de $200,000—un quart du capital versé de la banque—les représentants des actionnaires français s'adressèrent aux tribunaux. Pour faciliter l'intelligence des faits, je vais donner lecture de l'article publié la semaine dernière par le "Globe" de Toronto sous le titre suggestif: La leçon de l'Internationale:

La publication d'une partie de la preuve testimoniale relative aux circonstances concomitantes de l'existence si courte et si orageuse de la banque Internationale appelle de nouveau l'attention sur la nécessité d'apporter de graves réformes à la loi des banques, afin d'empêcher les promoteurs de se procurer irrégulièrement une somme exagérée pour organisation. Il paraît qu'une des causes des difficultés éprouvées par la banque Internationale fut un compte impayé pour frais d'organisation et pour commissions s'élevant à $200,000. M. O. B. D'Aoust, un des promoteurs français de la banque, prétendit que cette énorme somme lui était due. M. Bird, le gérant général, sous la pression exercée par le président, sir Rodolphe Forget, paya cette somme, ainsi que l'ont déclaré les témoins; et cela à l'encontre de ses propres lumières. Cependant au lieu de figurer dans les livres à titre de parement direct, la somme passa par les sous formes de "prêt" à D'Aoust qui donna des billets pour $200,000, payables à demande, avec l'entente que les primes à payer ci-après sur les actions serviraient au retrait des billets.

Par ce genre d'opération financière ce qui était réellement une dette acquittée par la banque figure dans l'état fourni au Gouvernement comme "un prêt courant au Canada." Lorsque le vice-président Bickerdike fut éclairé sur le genre d'opérations financières qui se faisaient à l'insu et sans l'autorisation du conseil de direction, il protesta très énergiquement. M. Bird, dans une réponse par écrit, a dit que si on avait commis une erreur en ne présentant par la chose au conseil, il le regrettait vivement. Seulement, le compte présenté était un de ceux que la banque serait tenue de payer, parce qu'il se rattachait aux souscriptions d'un capital de $10,000,000, obtenues à grands frais. On paya d'autres frais d'organisation, tels que honoraires élevés d'hommes de loi, dépenses à Ottawa pour l'obtention de la charte et des certificats, publicité, les frais de routes, frais des commis amenés d'Europe, appointements de dix ou onze employés pendant près de six mois pendant que la banque attendait son certificat; en outre, dépense d'un bureau pendant tout ce temps sur la rue Saint-Jacques, y compris le loyer, les taxes, l'éclairage, etc.

Le ministère des Finances a évidemment été au courant des circonstances dans lesquelles les engagements de l'Internationale ont été transférés à la colonne de l'actif, car dans son projet de loi des banques figurent de nouvelles dispositions qui rendent désormais impossibles ces dissimulations. L'article décrète que "dès l'époque de la demande de certificat, il doit être soumis au conseil de la trésorerie un relevé énonçant les diverses sommes d'argent versées relativement à la constitution en corporation et à l'organisation de la banque et ce relevé doit, en outre, inclure une liste de tout le passif impayé, s'il en est, relativement à cette constitution en corporation et organisation, ou en résultant. Antérieurement à l'époque où le certificat est donné, nuls paiements pour frais de constitution, incorporation et d'organisation ne doivent être faits à même les fonds versés par les souscripteurs, si ce n'est des sommes raisonnables pour le paiement d'aides aux écritures, des

services professionnels, du loyer du bureau, des annonces, de la papeterie, des frais de port et des frais de voyage, s'il en est.

Cela empêche absolument tout paiement de commission jusqu'à ce que les faits soient soumis au conseil de la trésorerie. Si le compte de D'Aoust eût été soumis au conseil, la banque Internationale aurait encore pu obtenir le droit de commencer ses opérations, mais ses directeurs, à tout événement, auraient connu les faits et auraient pu se retirer si telle eût été leur intention. Les modifications projetées sont évidemment nécessaires pour protéger ceux qui prendront part à l'organisation de nouvelles banques contre les manipulations du cercle intime. Il faudrait ajouter une assez forte peine pour les employés ou les directeurs de banques en cours d'organisation qui dissimulent les comptes différés.

Je veux dire, entre parenthèses, que ce M. D'Aoust, dont il est parlé dans cet article, est un des promoteurs français, et qu'il réside à Montréal depuis plusieurs années.

Il est d'extraction française mais au début même de l'organisation de la banque Internationale, il quitta Montréal pour aller ouvrir un bureau à Paris. Depuis que le gouvernement français a commencé son enquête judiciaire sur ces diverses entreprises canadiennes lancées sur le marché français, M. D'Aoust est revenu à Montréal où il demeure actuellement.

Les représentants, ayant eu vent de ce singulier escompte de $200,000 en faveur de M. D'Aoust, s'adressèrent aux tribunaux. Ils déposèrent une plainte devant le magistrat de police à Montréal; mais avant de lancer son mandat, M. le juge Leet, devant lequel la plainte avait été déposée, tint une enquête préliminaire en chambre. Cette enquête dura plusieurs mois; on entendit plusieurs témoins, et dans son jugement, M. le juge Leet, déclare qu'il aurait été autorisé à lancer son mandat en se basant sur la preuve testimoniale qu'il avait sous les yeux; mais que, dans l'intérêt de la banque et des actionnaires, sachant que le fusionnement entre la banque Internationale et la Home Bank devait s'effectuer, il crut qu'il avait aussi le devoir d'entendre quelques témoins pour la défense. En conséquence après plusieurs mois, il signifia avis de la chose aux parties et d'autres témoins vinrent faire leurs dépositions, entre autres, M. Knight, le secrétaire de l'association des banquiers et un certain M. Muir. Après avoir entendu M. Knight et M. Muir, M. le juge Leet déclare, dans son jugement, que, bien qu'il eût été autorisé à lancer le mandat, il a estimé que, dans l'intérêt de tous, à la suite des témoignages entendus, il ne devait pas lancer le mandat.

M. MCKENZIE: Contre qui ce mandat devait-il être lancé?

M. LEMIEUX.

M. LEMIEUX: Contre M. Bird, le gérant de la banque. L'affaire piqua vivement l'attention publique surtout dans les cercles financiers canadiens. Voici un numéro du "Monetary Times," publié à Toronto, journal fort important qui, à la date du samedi, 18 janvier 1913, contient ce qui suit:

> Enfin le juge Leet rompt le silence—Dit qu'il est inutile de poursuivre plus longtemps l'enquête sur la banque Internationale—Les affaires faites par les fonctionnaires, dit-il, rentrent dans la nature ordinaire du commerce de banque.

Le juge Leet, de Montréal, après force retards, au dire des dépêches des quotidiens de Montréal, vient enfin de déclarer qu'il n'y a pas lieu de pousser plus loin l'enquête sur l'affaire de la banque Internationale, vu que, à son avis, il ne s'ensuivrait pas de condamnation. On a présenté au juge une déclaration assermentée déclarant que, suivant les lumières du signataire, les fonctionnaires de la banque avaient dressé et signé un rapport officiel qui, à sa connaissance, était contraire à la vérité des faits. Tant parce que l'information était par oui-dire que par suite des importants résultats qui pourraient découler des poursuites intentées, surtout si l'on constatait l'inexactitude de l'information, le juge Leet suggère qu'avant qu'un mandat soit lancé, on entende les témoins et que ces témoignages soient recueillis en chambre.

On entendit les témoins, mais le juge crut préférable de ne pas lancer les mandats, bien qu'il eût été parfaitement autorisé à le faire. On lui demanda aussi d'ajourner quelque peu son jugement, en vue des négociations en marche pour le transfert des affaires de la banque à une autre institution.

Le "Monetary Times" prétend que, bien que cette procédure puisse être légale, elle n'en resta pas moins insolite. Elle a apparemment eu pour effet de laisser le secret planer sur la plupart des détails de l'affaire. Le juge est un des rares mortels qui aient pu examiner la preuve testimoniale. Pourquoi ne donnerait-on pas publicité à cette preuve testimoniale? Pourquoi a-t-on entendu les témoins en chambre? Pourquoi le juge estimerait-il utile d'ajourner sa décision parce qu'on aurait suggéré pareille initiative? Et devons-nous penser que l'affaire du plaignant a été entendue en chambre et la preuve testimoniale pour la défense en public?

Le "Monetary Times" est écœuré de la direction donnée à cette affaire et du mutisme officiel du département des Finances. Au lieu de laisser tomber sur ces graves accusations la pleine lumière de la publicité, on semble avoir multiplié les efforts pour faire de cette enquête judiciaire une affaire secrète, avec juste assez de publicité pour lui donner une apparence respectable.

Nous prions respectueusement le juge Leet de bien vouloir donner publicité à la preuve testimoniale entendue en chambre. A notre avis, c'est là chose d'importance publique. Nous sommes bien aises d'apprendre de la bouche du juge Leet que l'accusation ne saurait aboutir à une condamnation; seulement, entendre en chambre pareille cause c'est créer un déplorable précédent.

Le " Monetary Times " a toujours été partisan de toute publicité légitime; voilà trois mois qu'il la demande et il se propose de continuer à le faire.

Les observations du juge Leet touchant les fonctionnaires de la banque Internationale accusés d'avoir présenté de faux rapports au gouvernement indiqueraient qu'il n'y avait pas lieu de pousser l'affaire plus loin, convaincu qu'il était qu'il n'en saurait résulter de condamnation. Il devait rendre son jugement hier même à Montréal, à une heure tardive. Le juge Leet dit:

Vu l'importance de l'affaire, les hommes publics impliqués, et comme conséquence l'intérêt créé dans l'esprit public, il convient que je fasse une déclaration, pouvant être tenue en partie pour éclaircissement de nature personnelle. Des représentants des deux principaux bureaux d'avocats de cette ville vinrent à mes chambres avec M. Ducout, qui est le représentant au Canada des actionnaires français de la banque Internationale du Canada, et M. Ducout fit une déclaration sous la foi du serment affirmant que, suivant ses lumières, M. Godfrey Bird, le gérant général de la banque Internationale avait, de concert avec d'autres fonctionnaires de la banque, fait et signé un rapport officiel qui, à sa connaissance, était contraire à la vérité.

Tant parce que l'information de M. Ducout n'était pas de science certaine qu'en raison des importants résultats qui pourraient découler des poursuites intentées, surtout si on établissait l'inexactitude des renseignements de M. Ducout, je suggérai qu'avant que le mandat fut lancé, il faudrait entendre des témoins et que leurs dépositions devraient se faire en chambre.

J'en suis arrivé à la conclusion que les faits découverts étaient bien suffisants pour autoriser une demande d'enquête et je sais que j'aurais été justifié de donner des ordres pour qu'un mandat d'arrestatio n fût émis non seulement contre M. Bird, mais contre tous les autres qui ont signé les rapports.

Cela ne veut pas dire qu'il en serait résulté en emprisonnement et encore moins une condamnation, mais cela aurait été, sans doute, pour moi la chose la plus simple et la plus facile à faire, et je me serais ainsi débarrassé de toute la question.

Le juge Leet a continué en expliquant qu'il avait été informé que des négociations étaient en train pour le transfert des affaires de la banque à une institution canadienne et que si c'était possible il suspendrait son jugement pendant quelque temps. En conséquence, il l'a différé jusqu'au moment actuel. Récemment il avait été prié par un des avocats de la banque de reprendre l'enquête. Il ne pensait pas qu'une procédure criminelle ne lui permettait pas de faire une enquête avant l'émission d'un mandat.

Mais c'est le droit de l'accusé, après qu'un mandat a été émis et que les témoignages de la poursuite ont été entendus, d'examiner avant la signature du mandat d'arrestation, les témoins de la défense, afin naturellement d'expliquer l'affaire en vue d'éviter l'arrestation. Je ne vois pas pourquoi un accusé, s'il le désire, ne jouirait pas du même privilège dans un cas comme celui-ci.

J'ai en conséquence accordé la demande de permettre à la défense de faire entendre des témoins.

Le juge Leet a déclaré ensuite qu'il était prêt a procéder à l'audition. Parmi les témoins entendus se trouvaient M. H. P. Knight, secrétaire de l'association des banquiers canadiens, et M. J. Gillespie Muir, de la banque des Marchands, à qui on demanda leur avis comme experts, sur certaines transactions de la banque Internationlae. Après avoir entendu ces deux témoins, le juge Leet a décidé qu'il serait inutile de continuer la cause parce que M. Knight et M. Muir ont déclaré que les transactions dont on se plaignait étaient de la même nature que celles qu'eux-mêmes ou toute autre banque auraient faites.

Je n'ai rien à redire au jugement de M. le juge Leet, si ce n'est de faire remarquer l'apparente contradiction que, en premier lieu, il aurait été, déclare-t-il, amplement fier d'émettre le mandat, et en second lieu, qu'il croyait être dans le plus grand intérêt de la prochaine fusion de la banque Internationale et de la Home Bank, de ne pas émettre le mandat.

M. ROGERS: Qui a signé les rapports dont il est parlé?

M. LEMIEUX: M. Godfrey Bird, directeur gérant de la banque Internationale.

M. ROGERS: Et qui encore?

M. LEMIEUX: Personne autre n'est nommé ici—je cite le "Monetary Times", de Toronto. J'ai sous les yeux une lettre d'un citoyen de Montréal, et je suis sûr que plusieurs députés de la Chambre ont reçu des lettres du même genre, au sujet de ce qui à été dit couramment dans les conversations de la rue, à savoir que si nous désirons implanter le socialisme au Canada, le meilleur moyen d'y arriver est de protéger ces gérants de banque qui déclarent comme étant des prêts ordinaires ce qui est en réalité le passif de la banque. Voici cette lettre:

Hon. Rodolphe Lemieux,
Chambre des communes,
Ottawa, Canada.

Cher M. Lemieux,—Je constate qu'il existe beaucoup de mécontentement parmi les hommes d'affaires de Montreal au sujet de la cause de la banque Internationale et j'ai pensé que peut-être vous jugeriez que le cas est assez important pour poser une question au ministre des Finances sur la manière dont cette affaire a été conduite. L'honorable M. White est considéré comme un grand puriste, mais évidemment il ne se donne pas beoucoup de peine pour justifier cette prétention.

Je crois que dans la prochaine revision de la loi des Banques, on devrait prévoir une inspection extérieure. Ce ne sera certainement pas un grand succès si tous les gardiens de l'argent des déposants sont aussi indifférents que M. John P. Knight, secrétaire de l'association des banquiers. En donnant son témoignage, M. Knight a déclaré qu'il avait été ennuyé par deux personnes qui lui avaient raconté des histoires de malheurs relatifs à la banque et qu'il leur avait finale-

ment dit de s'adresser aux avocats. En vertu de la loi actuelle, on pourrait penser que la tâche de M. Knight consiste à faire des enquêtes sur toutes les histoires de malheur qui lui sont racontées.

En renvoyant la plainte, le juge Leet a fait les commentaires suivants: Je suis obligé de dire que quelques-uns des hauts fonctionnaires de la banque ont commis une grave erreur et peut-être qu'ils souffrent autant que si un mandat d'arrestation avait été lancé contre eux. Je ne peux pas comprendre pourquoi l'affaire en question n'a pas été portée immédiatement à l'attention des directeurs.

Ce sentiment est partagé par beaucoup de monde. . .

M. PELLETIER: Qui a signé cette lettre?

M. LEMIEUX: Je ne peux pas divulguer le nom, mais je ne m'oppose nullement à le dire confidentiellement à mon honorable ami s'il le désire.

M. PELLETIER: Je ne crois pas que ce soit très juste.

M. l'ORATEUR: La pratique a été généralement de déposer sur le bureau la lettre ou le document que l'on cite.

M. LEMIEUX: C'est un document confidentiel, monsieur l'Orateur.

M. PELLETIER: L'honorable député ne pense-t-il pas que si le nom n'est pas donné la lettre devrait être retirée?

M. LEMIEUX: Je ne me laisserai pas détourner de ce que j'ai l'intention de dire. Après que le jugement eût été rendu, nous avons été informés par les journaux que la Home Bank de Toronto avaient décidé de reprendre les comptes et les affaires de la banque Internationale et qu'une fusion allait se faire. Je n'ai aucune objection à présenter à ce sujet, mais le ministre des Finances peut s'en rapporter à son jugement honnête et il peut peser le pour et le contre de l'opération car la fusion de deux institutions de ce genre ne peut pas s'accomplir sans son consentement. Après la lecture que je viens de faire, il sait que l'honorable M. Fielding a eu raison de refuser de délivrer le certificat de la banque. Il disait lui-même, comme ministre des Finances, qu'il a été victime des fausses représentations des organisateurs de la banque Internationale puisque dans la nouvelle loi des banques, il a introduit des dispositions qui répondent exactement à l'état de choses que j'ai d'écrit il y a quelques instants.

Il faudrait faire quelque chose non seulement dans l'intérêt des actionnaires canadiens, mais aussi dans celui des actionnaires français. On me dit que leurs actions ont été vendues à $5, bien qu'ils aient versé $12.50 par action de $100 et la perte totale des actionnaires français avec ce projet de fusion est de $580,000. Mon honorable ami ne croit-il pas qu'il doit aux malheureux actionnaires français d'ordonner une enquête très minitieuse sur les circonstances qui ont amené ce désastre financier? Pour la Farmers' Bank, il y a eu une longue enquête. Elle se continue encore depuis deux ans, des témoins sont entendus et les séances sont présidées presque chaque mois par le juge en chef, sir William Meredith, en vue d'arriver à fixer la responsabilité de ceux qui ont causé la faillite de la Farmers' Bank.

Le cas est le même ici, et mon honorable ami ayant été trompé par les organisateurs de la banque Internationale devrait tenir, avant que la fusion ne sont accomplie, à ce qu'une enquête complète ait lieu; il devrait voir à ce que les $200,000 payés à M. D'Aoust, en escomptant son billet à titre de commission pour la souscription du capital de $10,000,000—quand il avait été déclaré dans le prospectus qu'aucune commission ne serait payée—il devrait voir, dis-je, à ce que ces $200,000 soient remboursés pour être portés à l'actif de la banque dans l'intérêt des déposants, s'il y en a, car personne n'a jamais eu confiance dans cette banque depuis ses débuts. Cet argent devrait être rendu pour indemniser les actionnaires de la terrible perte qu'ils ont subie. Bien plus, le ministre devrait tenir une enquête sur toute l'affaire et examiner quel recours il reste aux actionnaires de la banque Internationale. Il devrait voir ce que l'on transfère à la Home Bank. Les petits actionnaires de la Home Bank ne savent pas quel recours les actionnaires de la banque Internationale peuvent avoir contre eux. Il devrait faire en sorte qu'aucune facilité de venue ou d'effectuer la fusion de ces deux institutions ne soit accordée avant que n'ait lieu la vérification qui est prévue dans la nouvelle loi, à la demande des actionnaires à leur assemblée annuelle. Je ne demande pas trop dans l'intérêt de la justice et dans l'intérêt de la loyauté. Je sais que c'est très désagréable et très ennuyeux de parler de ces questions à la Chambre, mais nous qui faisons partie du plus haut tribunal du pays, allons-nous permettre que l'on salisse le nom sans tache du Canada qui tout récemment jouissait d'une si belle réputation sur le marché européen? Resterons-nous silencieux lorsque ces différentes entreprises lancées sur le marché d'Europe apporteront la ruine et la désolation dans un si grand nombre de familles? Je dis que c'est une obligation pour le Gouvernement de faire une enquête dans toute cette affaire et de voir à ce que justice soit rendue à ceux qui ont souffert.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): J'ai écouté avec un très grand intérêt et avec beaucoup d'attention les observations présentées par mon honorable ami. Il a porté des accusations très sérieuses et très graves sur la façon dont cette banque a été incorporée et administrée. Comme membre du Parlement et en sa qualité d'ancien ministre je ne doute pas

qu'il a conscience et qu'il se rend compte des responsabilités qu'il assume.

Pour moi je parlerai avec beaucoup de réserve, d'autant plus qu'il s'agit d'une institution, et particulièrement d'une institution financière, qui continue encore aujourd'hui ses opérations au Canada.

Je ne dirai pas que mon honorable ami a fait de propos délibéré une déclaration fausse; non, je ne le dirai pas, mais je dirai et j'en donnerai des preuves à la Chambre, qu'il a fait une déclaration témérairement fausse, qu'il n'aurait jamais dû faire et qu'il n'avait aucune justification quelconque pour la faire. Il a dit—et je ne pouvais pas croire que je l'avais vraiment entendu avant d'avoir sous les yeux le compte rendu des débats officiels—que le conseil du trésor du Gouvernement précédent, que M. Fielding avait refusé le certificat et il ajoute:

Il y a des motifs qui accompagnent le refus tel qu'il se trouve dans les documents qui sont entre les mains de mon honorable ami le ministre des Finances.

Telle est la déclaration qu'il a faite avant six heures. Durant les cinq dernières minutes il a ajouté à cette déclaration en disant que l'honorable M. Fielding a eu raison de refuser ce certificat. Je nie absolument que l'honorable M. Fielding ait refusé le certificat et je le prouverai à la satisfaction de la Chambre. Je prouverai aussi que le conseil du trésor n'a pas refusé le certificat.

M. LEMIEUX: L'a-t-il accordé?

M. WHITE: Non seulement cela, mais à la réunion durant laquelle cette question a été discutée par le conseil du trésor de l'administration précédente—et j'ai sous les yeux les minutes de l'assemblée—la question a été délibérément laissée de côté pour qu'elle soit prise en considération par le nouveau conseil du trésor.

M. LEMIEUX: Très bien, très bien.

M. WHITE: Plus que cela, à cette réunion du conseil, mon honorable ami se trouvait présent.

M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. WHITE: Et cependant, il a la témérité.....

M LEMIEUX: Ne jouez pas sur les mots.

M. WHITE: Et cependant, il a la témérité de se lever dans cette Chambre pour affirmer des choses fausses, je ne dirai pas, de propos delibéré, mais inconsidérément, car comment juger autrement l'action d'un homme qui assiste à une réunion et qui plus tard rapporte erronément ce qui s'est passé à cette réunion? Je vais donner lecture des minutes du conseil et la Chambre jugera si l'honorable député avait raison de dire que l'honorable M. Fielding et l'ancien conseil du trésor avaient refusé d'accorder leur certificat.

Je tiens à être impartial et je concèderai que l'ancien gouvernement a pris beaucoup de précautions, de même que le Gouvernement actuel, mais, dans certaines circonstances l'honorable député de Rouville ne paraît pas pouvoir être impartial.

Je ne connais pas dans cette Chambre un orateur plus agréable à entendre; il sait donner à ses discours un semblant d'impartialité, mais presque toujours, une intention perfide se cache sous les belles phrases; on dirait qu'il a le jugement tellement faussé par l'esprit de parti qu'il lui est impossible d'exposer une situation sous son vrai jour, du moment qu'elle touche à la politique. L'honorable député n'est pas un Nathaniel et les roueries politiques ne lui sont pas complètement étrangères. J'ai déjà eu plusieurs occasions de le constater, mais dans le cas présent il s'est réellement surpassé. Voici les minutes de la séance du conseil de la trésorerie, à laquelle assistait mon honorable ami ainsi que M. Fielding, sir Richard Cartwright, M. Paterson, M. Fisher et M. Mackenzie King. Cette réunion fut la dernière, sous l'ancien gouvernement et avait lieu le 27 septembre 1911. C'était à peine six jours après un autre événement que je n'ai pas besoin de rappeler, car je le crois gravé en signes indélébiles dans la mémoire des honorables membres de l'opposition.

M. EMMERSON: Admettons la citation comme ayant été faite.

M. WHITE: Je comprends le désir de mon honorable ami, mais je préfère donner lecture à la Chambre des minutes de cette dernière séance.

Le conseil ayant pris connaissance de nouveaux documents...

Les ministres continuent leur enquête...

...se rapportant à la demande de la banque Internationale, en vue d'obtenir un certificat, en conformité des dispositions de la loi des banques, pour être autorisée à commencer ses opérations, est d'opinion que cette question demande à être plus sérieusement étudiée qu'il n'est possible de le faire dans les circonstances présentes, à la veille d'un changement de Gouvernement.

Le conseil, par conséquent, sans exprimer aucune opinion...

Plusieurs DEPUTES. Très bien! très bien!

M. WHITE: M. Fielding a-t-il refusé le certificat? Le conseil a-t-il rejeté la demande?

M. LEMIEUX: Lisez tout.

M. WHITE: Je lirai en temps et lieu; permettez-moi une petite digression. M. Fielding a-t-il refusé le certificat? Le conseil de la trésorerie a-t-il rejeté la demande?

Le Gouvernement a-t-il déclaré qu'il refusait d'accorder le certificat? A-t-il prétendu que les prescriptions de la loi n'avaient pas été remplies?

(Lisant):

Le conseil, par conséquent, sans exprimer aucune opinion sur le mérite de la demande décide de laisser au nouveau conseil de la trésorerie le soin d'examiner les nouveaux documents et de décider la question.

L'honorable député de Rouville a traité beaucoup de sujets et a porté beaucoup d'accusations. Pour ma part je ne relèverai de ses assertions ou plutôt ses insinuations—car il n'ose pas porter d'accusations formelles—que celles par lesquelles il laisse entendre que le conseil de la trésorerie a eu tort d'accorder un certificat à la banque Internationale.

Je commencerai par une déclaration générale, dans laquelle j'espère me montrer plus juste que ne l'a été l'honorable député de Rouville. Je dirai que nos prédécesseurs ont accordé une attention minutieuse et toute particulière à cette question de l'émission du certificat et que le conseil de la trésorerie actuel n'a été ni moins prudent ni moins minutieux en décidant cette même question.

Remontons au début de l'affaire. Comme le dit mon honorable ami, cette banque a été érigée en corporation au mois d'avril 1911, sous le Gouvernement précédent. Par conséquent s'il voit quelque chose de répréhensible dans l'octroi d'une charte à cette institution, il ne peut pas s'en prendre au Gouvernement actuel. Au mois de juillet, le conseil de la trésorerie reçut une demande de certificat, en conformité des dispositions de la loi des banques. Pour l'information de la Chambre je dirai que la loi exige un capital souscrit d'au moins $500,000 et que $250,000, en espèces sonnantes, aient été déposés entre les mains du receveur général du Canada. Autrement dit, pour qu'une banque ait un capital suffisant et assez d'argent disponible pour commencer les opérations, la loi exige qu'elle ait un capital souscrit de $500,000 et qu'elle fasse un dépôt de $250,00 entre les mains du receveur général. Or, la banque Internationale avait un capital souscrit de $10,000,000 et un capital versé de $936,000, soit tout près de 10 pour 100. La banque avait un capital disponible de $936,000 à la date où le certificat a été émis. Le dépôt de $250,000 avait été fait au mois de juillet précédent, je crois, ou du moins pendant l'existence de l'ancien Gouvernement.

La loi exige de plus des actions souscrites de bonne foi, jusqu'à concurrence de $500,000. On ne peut pas exiger une meilleure preuve de bonne foi de la part d'un souscripteur, que le versement de sa souscription. Quand un actionnaire verse 10 pour 100 du prix de ses actions, on ne peut pas l'accuser de manquer de bonne foi. Ainsi, outre beaucoup d'autres preuves de la bonne foi des actionnaires, il y avait cette preuve indiscutable du versement. Dans l'affaire de la Farmers' Bank, des billets de cultivateurs avaient été escomptés pour parfaire le dépôt remis au receveur général; cette irrégularité, ainsi que certaines autres, avaient causé beaucoup de mécontentement dans le public et l'ancien conseil de la trésorerie s'était entouré de toutes les précautions possibles et avait pris des renseignements sur la solvabilité des actionnaires étrangers. Il avait constaté que tout était en règle de ce côté, et qu'il n'était pas possible de désirer de meilleurs actionnaires. La banque Internationale possédait assurément une magnifique liste d'actionnaires, tant au Canada qu'en France. L'honorable député de Rouville semble désapprouver la conduite du conseil de la trésorerie qui a émis le certificat sans se renseigner suffisamment sur la manière dont les souscriptions avaient été obtenues à l'étranger. Permettez-moi de faire observer que si on laisse de côté tous les actionnaires étrangers, pour ne tenir compte que des actionnaires canadiens, on reste avec un capital souscrit de $2,000,000 quand la loi n'exige que $500,000. Autrement dit, même s'il n'y avait pas eu d'actionnaires étrangers, la banque aurait eu droit à son certificat. Je ne crois pas qu'il y ait un seul cas où les prescriptions de la loi aient été aussi surabondamment remplies.

L'honorable député de Rouville parle de cette entreprise financière comme s'il se fût agit d'une vaste conspiration pour tromper le public. Je ne parle de la nature des actions que pour établir qu'elles ont été souscrites de bonne foi, ainsi que l'exige la loi des banques. Quelles étaient les actionnaires canadiens? Quand la demande de certificat fut faite, la liste des actionnaires comprenait plusieurs membres très influents et très éminents de cette Chambre.

Un DEPUTE: Des deux partis.

M. WHITE: L'honorable député de Rouville a laissé entendre que le certificat n'aurait pas dû être accordé. Quels étaient les actionnaires? Je nommerai ceux qui sont membres de cette Chambre car je n'ai aucun doute qu'ils prendront la parole et diront ce qu'ils pensent de la manière dont l'honorable député (M. Lemieux) a traité la question.

Que pense l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) de ce que vient de dire l'honorable député de Rouville. Si l'honorable député de la division Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike) était ici, que dirait-il des insinuations de mon honorable ami? Que pense l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) de l'attitude du député de Rouville?

A la date où la banque Internationale fit sa demande au conseil de la trésorerie, le bureau de direction était composé de quatre directeurs français, choisis parmi les mieux cotés sur la place de Paris et de cinq Canadiens. Quels étaient ces cinq directeurs canadiens? Sir George Garneau que l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) a jugé digne d'occuper la position de président de la commission des champs de bataille du Canada; l'honorable M. Taillon, actuellement directeur du bureau de poste de Montréal; M. Bickerdike, député de la division Saint-Laurent de Montréal et M. J. N. Greenshield, conseiller du Roi, et un des premiers avocats de Montréal.

Nous saisissons parfaitement le but de l'honorable député de Rouville. Il cherche, par des moyens détournés, par des insinuations, à mêler la politique à cette affaire. Il voudrait se servir de la décision du conseil de la trésorerie comme d'une arme, pour combattre ses adversaires politiques, mais je demande à n'importe quel membre de cette Chambre, à quelque parti qu'il appartienne, si en tenant compte des dispositions de la loi des banques, en tenant compte de la position sociale et financière des actionnaires français ou canadiens, en tenant compte de la haute réputation de la solvabilité des directeurs, il se trouverait un bureau de trésorerie ou un Gouvernement pour refuser un certificat dans ces conditions. Il n'y a rien dans la loi des banques qui interdise à un étranger, qu'il soit Français, Allemand, Autrichien ou Russe, d'être actionnaire dans une banque canadienne. Tout actionnaire d'une banque qui désire vendre ses actions à un Français, peut le faire sans violer aucune loi. Ce serait un grand avantage pour nous si les capitalistes étrangers, Allemands, Français ou autres, engagaient des capitaux dans nos banques.

Le capital placé dans les actions des banques canadiennes est insuffisant et c'est là une des questions qu'il nous faudra résoudre avant longtemps. Nous devons nous demander d'où nous viendront les actionnaires dont la plupart de nos banques ont besoin pour élargir leur champ d'action. Un gouvernement va-t-il dire que, parce qu'un certain nombre de Français possèdent des actions dans une banque, on ne peut pas émettre de certificat alors même que des hommes qui jouissent d'une réputations enviable ont souscrit des actions de cette institution et sont prêts à déposer leurs capitaux dans cette dernière et à se livrer aussi au commerce de banque? L'absurdité de cette proposition saute aux yeux et nul le sait mieux que mon honorable ami.

L'ancien bureau de la trésorerie a apporté un soin particulier et toute la diligence voulue lorsqu'il s'est agi d'étudier cette requête; c'est bien aussi ce qu'a fait celui qui l'a remplacé. Une question à laquelle mon honorable ami a fait allusion et qu'il connaît, pourtant, c'est celle qui se rapporte à la souscription de M. D'Aoust, de Paris. Mon honorable ami n'ignore certainement pas, ou il devait savoir, parce qu'il faisait partie du bureau de la trésorerie, que la question de la validité et de l'opportunité de la souscription de M. D'Aoust a été étudiée par le sous-ministre de la Justice qui a avisé le bureau de la trésorerie dont mon honorable ami faisait partie sous l'ancienne administration, que la souscription de M. D'Aoust était valide et conforme à la loi. Une autre question que l'ancien bureau a étudiée avec le plus grand soin, je le reconnais, se rapportait à la validité d'une élection des directeurs d'une banque; il a soulevé certaines objections et ce fut pour cela qu'une autre assemblée des directeurs intéressés fut convoquée et qu'on remédia a l'irrégularité qu'on avait constatée. Je ne blâme pas l'attitude tenue par l'ancien bureau de la trésorerie. Après avoir convoqué et tenu trois assemblées et après avoir, ainsi que je l'ai dit, obtenu le rapport d'agences commerciales, quant au status des actionnaires et l'opinion du ministre de la Justice au sujet de la souscription particulière dont il s'agissait et de l'élection du bureau des directeurs d'alors, le bureau ajourna la solution de cette difficulté jusqu'au 27 septembre, avant que les anciens ministres n'abandonnèrent la direction des affaires. Ces derniers ont dit alors: Nous ne sommes pas en état d'étudier à fond cette question dont nous laissons la solution au prochain bureau. Je demande aux membres des deux côtés de la Chambre de dire si mon honorable ami avait raison d'affirmer que M. Fielding avait refusé d'émettre un certificat en faveur d'une banque et en caractérisant de la façon qu'il a choisie cette banque et les citoyens respectables que l'on comptait au nombre de ses actionnaires et de ses directeurs. Mon honorable ami a également parlé de deux autres faits.

J'ai déjà dit que sa critique ne reposait pas sur une affirmation directe, mais qu'elle était plutôt le résultat d'une argumentation par déduction. Il a signalé ce projet de fusion dont on a tant parlé et qu'il a tenu à discuter lui-même. Il a dit que le ministre des Finances ne connaissait rien de ce projet et il a ajouté ceci sur lequel je veux insister, il affirme que cette fusion est contraire à la loi et que le Gouvernement n'en a constaté l'existence que l'automne dernier. Il s'agit d'une entente entre individus; un groupe d'hommes peut se former demain et arrêter une fusion et cela, hors la connaissance d'un membre quelconque de cette Chambre. Lorsque cette question fut soumise au bureau de la trésorerie, personne n'avait encore entendu parler de cette fusion, ni parmi les membres de

l'ancien Gouvernement ni parmi les fonctionnaires de mon ministère, ni, autant que je le sache, parmi les membres que devait compter la nouvelle administration. Quoiqu'il en soit, ce projet de fusion n'est ni plus ni moins qu'une entente entre individus. Je ne suis pas prêt à dire qu'il excède les pouvoirs des parties contractantes; c'est là une question qui relève de la loi et elle n'importe aucunement quand il s'agit de juger de l'opportunité qu'il y avait pour le bureau de la trésorerie d'émettre un certificat. Jamais on ne l'avait signalée à l'attention du public jusqu'au moment où un journal à Montréal y a fait allusion l'automne dernier; soit un an après la date de l'émission de ce certificat. Cela n'influait en rien sur la question des exigences mentionnées au statuts des banques d'après lesquelles il fallait $500,000 de souscriptions et $250,000 d'actions acquittées.

Mon honorable ami a cité le "Globe". A l'instar de l'honorable député, ce journal jouit de la faculté de faire des assertions plausibles, tout en se permettant en la même occurrence de procéder par voie de déduction. Toutefois, je n'accuse pas le "Globe" de poursuivre cette ligne de conduite dans les articles auxquels mon honorable ami fait allusion. J'estime que dans cette circonstance, le "Globe" a fait ressortir l'une des dispositions que j'ai inscrites au statut relatif aux Banques dans le but de stipuler que les directeurs n'acquittent de commissions qu'après que le bureau de la trésorerie se sera prononcé sur l'opportunité d'accorder ces faveurs.

Pourtant mon honorable ami a voulu créer l'impression que c'était parce que je connaissais quelque chose de cette transaction qu'on avait soumise à l'étude de M. le juge Leet, que j'avais inséré cette disposition au projet de loi relatif aux banques que j'avais soumis à l'étude de la Chambre. On retrouverait ces dispositions dans le brouillon de ce projet de loi que j'avais préparé bien longtemps avant que M. le juge Leet n'eût eu même l'occasion d'étudier cette question.

Afin d'éclaircir un peu plus la position, je me permettrai de faire connaître à mon honorable ami la raison véritable pour laquelle j'ai inséré ces dispositions au projet de loi que la Chambre discute en ce moment. La banque Monarch était une institution mort-née, une banque constituée civilement par le Parlement, mais qui n'avait jamais obtenu de certificat du bureau de la trésorerie, vu qu'elle n'avait pu se procurer les $250,000 requis par la loi des banques. Du jour où le Parlement l'avait constituée civilement à celui où l'on avait nommé un receveur (parce que cette institution tomba entre les mains d'un receveur) les promoteurs avaient perçu environ $70,000 des actionnaires par toute la région intéressée. De ce montant de $70,000 on a payé en commissions et en frais judiciaires plus de $40,000 dont la plus grande partie fut perdue pour les actionnaires et, nul certificat n'ayant été émis, il va sans dire que ces derniers ne sont plus considérés en qualité d'actionnaires de cette banque. Je le répète, celle-ci était une institution qui n'était pas née viable; jamais elle n'aurait pu ouvrir ses portes pour les fins auxquelles elle était destinée, parce qu'elle n'avait jamais obtenu du bureau de la trésorerie le certificat indispensable à ses opérations.

Une VOIX: De quelle banque est-il question?

M. WHITE: De la banque Monarch. Dans le cas de la Farmers' Bank, du jour de sa reconnaissance civile à celui de l'émission du certificat du bureau de la trésorerie de $40,000 à $50,000 furent dépensés en commissions, pour acquitter les appointements des directeurs et d'autres dépenses. Le nouveau projet de loi contient une disposition qui se rapporte à ces cas-là.

On y stipule que les directeurs provisoires de la banque, s'ils ne veulent encourir un châtiment sévère—celui imposé par ce statut, représente cinq années de détention—ne devront payer aucune somme d'argent en souscriptions dans le cas de dépenses considérables. Suivant les termes mêmes du statut, ils n'encourront de dépenses que pour assurer certaines fins dans des circonstances de moindre importance—jusqu'à l'émission du certificat du bureau de la trésorerie et ce dernier ne devra émettre tel certificat que lorsqu'il aura décidé que toutes les dépenses qu'on doit vérifier par affidavit ou autrement sont raisonnables. S'il y a une commission, celle-ci doit être proportionnée au travail accompli; s'il s'agit de frais judiciaires ou autres de même nature, ces frais également devront être raisonnables. Telle est la disposition qu'on trouve à ce projet de loi et qui ne se rapporte pas plus aux questions qui relèvent de la banque Internationale qu'à tout ce qui ne se rattache pas intimement à ce sujet. On m'a signalé la note de D'Aoust; je suis certain que l'attention de mon honorable ami (M. Lemieux) s'y est trouvée appelée à la suite de la nouvelle parue dans les journaux annonçant que des procédures qui relèvent des tribunaux criminels, allaient être instituées à Montréal et au sujet desquelles on déciderait si l'état présenté au Gouvernement remplissait toutes les conditions requises, autrement dit, si cette facture mentionnée à compte de l'actif de la banque ne devrait pas être portée au compte du passif de cette institution, comme étant un item représentant la dé-

pense encourue dans le cas de ces commissions. Les questions soulevées se rapportaient aux faits et à la loi. Les tribunaux de ce pays s'occupent des questions qui se rapportent à nos lois et où des questions de cette nature pourraient-elles être jugées mieux que par nos tribunaux? le ministre des Finances va-t-il venir de l'avant et décider lui-même une cause qui s'instruit devant nos tribunaux? J'ignore si mes renseignements sont ou non exacts, mais j'ai lu dans les journaux que cette créance avait été acquittée.

M. LEMIEUX: Pourquoi?

M. WHITE: Je l'ignore; mon honorable ami est peut-être mieux renseigné que je ne le suis moi-même sur ce détail. Je n'impute le moindre blâme à l'honorable député quant aux observations qu'il a faites et qui ne se rapportent pas directement à l'attitude prise par le bureau de la trésorerie en accordant ce certificat.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre des Finances connaît-il la source d'où provenait le montant qu'il a consacré au paiement de cette facture?

M. WHITE: J'ai vu dans les journaux qu'on avait acquitté cette facture et je crois avoir lu également qu'on avait opéré ce paiement en y consacrant le produit de la vente d'obligations détenues par les auteurs de la créance. Je ne puis dire laquelle de ces deux suppositions est la vraie. J'ai déjà dit qu'on avait institué des procédures se rapportant à des questions de droit et de fait et que ces procédures étaient en suspens devant un magistrat. Je demanderai à mon honorable ami de me signaler comment, d'après le statut relatif aux banques, le ministre des Finances ou le ministère des Finances pourrait intervenir dans des circonstances semblables. Le statut des banques ne nous accorde pas ce pouvoir et tout ce que le ministre avait à faire, c'était d'attendre une décision dans le cas de procédures en suspens devant le tribunal. J'ai confiance en nos tribunaux et il me semble que tout argument que l'honorable député peut trouver en cette circonstance doit nécessairement tomber de lui-même. Je crois avoir établi d'une façon péremptoire que l'ancien bureau de la Trésorerie n'a pas refusé le certificat dont il est question, mais que, devant être remplacé par un autre, il a laissé au nouveau bureau de la trésorerie le soin de régler la question de l'émission de ce certificat.

J'ai fait voir que l'on s'était conformé, non seulement à l'esprit, mais encore à la lettre de la loi et cela, d'une façon complète; que le nombre des actions souscrites avait dépassé et de beaucoup le montant requis par le statut; que le montant qui devait être payé au ministère avait été acquitté deniers sonnants; que les souscriptions avaient été faites de bonne foi et que si l'on devait tenir tant soit peu compte de l'intention de la loi des banques, le certificat devait être émis. J'ajouterai que l'intention du statut relatif aux banques, c'est que, lorsqu'on observe les conditions que cette loi impose, le certificat doit être délivré, à moins qu'il n'y ait preuve complète de fraude ou d'irrégularité de quelque nature que ce soit, ce qu'on ne constate pas dans le cas qui nous occupe présentement. Voilà ce que je réponds d'une façon générale à mon honorable ami. De nouveau je dois exprimer ma surprise d'avoir à constater que l'honorable représentant de Rouville se permet de faire des assertions aussi peu fondées en fait, d'une façon—je ne dirai pas préméditée, mais téméraire—sans se donner le mal de se renseigner sur une question qu'il devrait—plus que tout autre peut-être—connaître à fond, puisqu'il était membre de l'ancien bureau de la trésorerie. Je suis surpris qu'un ancien ministre, qu'un ancien membre de cette Chambre se livre à une attaque de la nature de celle qu'il a faite en s'appuyant sur des données aussi instables; autrement dit, qu'il étale une attaque sur un tissu de fausses représentations, je ne dirai pas volontairement fausses, mais, tout de même, de nature à tromper.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, la question soumise à la Chambre est ainsi conçue:

Motion demandant copie de tous les procès-verbaux du conseil de la trésorerie, de tous décrets de l'exécutif, et de tous autres papiers ou documents concernant d'une façon quelconque l'émission de lettres patentes par le ministre des Finances à la banque Internationale du Canada.

—En faisant sa motion, le député de Rouville a eu soin de dire qu'il la faisait pour signaler à l'attention de la Chambre le cas de cette banque, qui, selon lui, devrait faire l'objet d'une enquête, et que les documents, une fois déposés, non seulement nous donneraient raison, mai nous forceraient de faire une enquête sur les opérations de cette banque. Il a parlé du président de la Farmers' Bank afin d'établir que la protection non seulement de la banque mais du public en général exigeait que toute la vérité fût connue; que les mêmes raisons s'appliquaient aux deux banques et qu'une enquête s'imposerait dans les deux cas, et il cite certains faits à l'appui de cette théorie. Il a d'abord parlé de l'émission du certificat par le conseil de la trésorerie, déclarant que sous l'ancienne administration, ce conseil présidé par le prédécesseur de mon honorable ami avait refusé d'émettre le certificat. Mon honorable ami a saisi cette expression au vol et . . .

M. PELLETIER: Il a dit "refusé".

Sir WILFRID LAURIER: Disons "refusé", si cela vous plaît. Il a saisi l'expression au vol. Je crois qu'il a aussi insinué que nous avions traité cette question à la légère. Qu'il lise la preuve, il verra que son expression portait faux. Il nous a lu le rapport du conseil de la trésorerie. Si je l'avais je le lirais encore. J'ai déclaré que la question d'accorder le certificat était à l'étude depuis le mois de juillet, mais que le conseil de la trésorerie ne voulait pas l'accorder, préférant laisser à l'administration qui lui succèderait le soin d'en décider. Voici ce que le rapport dit:

Le conseil s'étant fait soumettre les documents supplémentaires concernant la demande de la banque Internationale du Canada qui conclut à l'émission d'un certificat sous l'empire de la loi des banques l'autorisant à commencer ses opérations, est d'avis que la question requiert plus ample examen qu'il ne peut en être fait dans l'état actuel des affaires, au moment où il va survenir un changement d'administration.

Par conséquent, le conseil, sans exprimer d'opinion sur le fond de la demande, désire laisser au nouveau conseil de la trésorerie le soin d'étudier lesdits documents.

Il convient au conseil rendant cette décision de déclarer que, abstraction faite et en sus des questions qui occupent d'ordinaire l'attention du conseil au sujet d'une requête demandant l'émission d'un certificat en faveur d'une nouvelle banque, pour lui permettre de commencer ses opérations, il y a, quant à la présente requête, des points qui exigent une considération particulière.

Si le capital souscrit est beaucoup plus considérable que dans aucun des cas jusqu'à présent connus au conseil, il paraît également que sur l'allocation totale d'actions effectuée par les directeurs provinciaux, savoir $9,239,400, $7,156,000 ont été attribués à des souscripteurs résidant et domiciliés dans un pays étranger. Les actions allouées à des souscripteurs domiciliés au Canada représentent $2,083,400. Les souscripteurs étrangers sont au nombre de 191; les souscripteurs canadiens, au nombre de 183.

La grande quantité et la grande proportion de capital souscrit à l'étranger, sont, par rapport aux dispositions de la loi des banques et à la mise en vigueur de l'article créant la double responsabilité un des points exigeant une considération particulière.

Un autre aspect de la question des souscriptions étrangères qui mérite d'être signalé, c'est celui-ci: Une des souscriptions est pour 10,000 actions—$1,000,000 du capital-actions. La souscription est faite "en fidéicommis". Les noms de la personne ou des personnes pour qui le fidéicommis est établi ne sont pas révélés. Dans ce cas, le souscripteur de cette forte somme et qui paraît dans les conditions ordinaires d'un financier (il est en charge du bureau que tient à Paris M. Forget, le président de la banque), est seul responsable, en autant que peuvent en faire foi les liasses de la banque concernant les personnes responsables, pour le double de la somme par lui souscrite, dès qu'il s'agira de mettre en vigueur les dispositions de la loi à ce sujet. Il y a une autre souscription de $250,000 qui a été donnée par la femme de ce même souscripteur.

M. LEMIEUX: Cela n'a pas été lu.

Sir WILFRID LAURIER: La requête des directeurs provisoires de la banque demandant le certificat a été sous les yeux du conseil de la trésorerie de l'époque. Elle a été là et alors renvoyée ou "refusée", comme dit mon honorable ami, pour deux raisons spécifiques, si je me souviens bien. L'une, c'était qu'un des directeurs élus n'était pas éligible. La loi exige qu'il y ait au moins cinq directeurs. On en avait élu neuf, mais un d'entre eux n'était pas éligible parce que sa souscription, je crois, avait été faite non par lui mais par la société dont il faisait partie, et le ministère de la Justice nous a représenté que pour être plus sûrs d'éviter des difficultés, nous ferions mieux de déclarer ce directeur non éligible à moins d'avoir donné lui-même sa souscription. Alors on nous a fait observer que neuf directeurs avaient été élus, bien qu'il eût suffi de cinq, d'après la loi. Nous avons finalement décidé que les actionnaires en ayant élu neuf, chacun d'eux devait être éligible, et, par conséquent, M. Fielding refusa d'émettre le certificat. On a fait disparaître la difficulté, je pense, en élisant un autre directeur ou le même directeur devenu éligible.

Il se présenta une autre difficulté technique au sujet des souscriptions des directeurs résidant en France. Ils n'avaient souscrit que par voie de procuration. Mais on m'a dit que cette lacune pouvait être comblée et elle le fut. Quand survint le changement de gouvernement, la question était encore à l'étude, et le gouvernement d'alors déclina—je répète le mot de mon honorable ami—refusa d'émettre le certificat. Mon honorable ami cherche à ergoter au sujet de cette expression. La question d'émettre un certificat à une banque est d'ordre technique; c'est à un haut degré une question ministérielle. Le conseil de la trésorerie doit voir à ce que toutes les formalités soient remplies, à ce que la loi soit appliquée absolument. Le conseil de la trésorerie de l'époque ne voulait pas émettre de certificat pendant qu'on travaillait à régler les difficultés dont j'ai parlé. L'existence d'actionnaires étrangers, la nécessité d'étudier la question de double responsabilité, et d'autres considérations qu'il y avait alors, déterminèrent l'ancien gouvernement à décliner—à refuser d'émettre le certificat et à laisser à mon honorable ami et la future administration le soin de décider la question. C'est ce qu'ils ont fait, ils ont émis le certificat.

M. LEMIEUX: A quelle date?

Sir WILFRID LAURIER: Je l'ignore, mais peu importe. Le ministre des Finan-

ces allègue aujourd'hui qu'il a agi de bonne foi. Personne ne dit le contraire.

M. WHITE: J'ai fait ce que je devais faire, d'après la loi des banques.

Sir WILFRID LAURIER: Il s'agit seulement de savoir s'il a pris toutes les précautions qu'il devait prendre. Mon honorable ami a dit aujourd'hui que le président de la banque avait fait avec certains actionnaires un arrangement ou contrat d'après lequel ces derniers ne seraient plus appelés à faire aucun versement quand ils auraient payé jusqu'à concurrence de 10 p. 100 du capital-actions. Si pareille convention eût existé, et que mon honorable ami et les membres du conseil de la trésorerie l'eussent connue, je doute qu'ils eussent émis un certificat. Mes honorables amis disent qu'elle aurait pu être conforme à la loi, mais même dans ce cas, oseraient-ils soutenir qu'il conviendrait au président d'une banque de faire une convention comme celle-là? Les actionnaires étaient honnêtes et dignes de confiance, dit mon honorable ami, et à ce propos, il a mentionné le nom de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), mais cela n'est-il pas tout à fait étranger à la question? S'il y en avait quatre-vingt-dix-neuf d'honnêtes et un de malhonnête, il faudrait blâmer celui-ci et exonérer les autres. Il faut s'enquérir de certains sujets intéressant la protection des actionnaires et des créanciers de la banque, dit mon honorable ami. Je pense qu'il n'a pas tout à fait bien saisi l'esprit de la déclaration faite par l'auteur de la présente motion. Ce dernier a tout simplement dit qu'il s'était fait, au sujet de l'émission du certificat, des transactions d'une nature irrégulière qui exigeaient une enquête.

M. WHITE (ministre des Finances): Mon honorable ami veut-il dire que ce contrat entre le président et certains actionnaires n'a jamais été soumis en aucune façon au conseil de la trésorerie?

Sir WILFRID LAURIER: J'ai dit que j'ignorais s'il lui a été soumis, et je persiste à croire que s'il l'eût été, mon honorable ami aurait agi autrement. Il est certain que le certificat a été émis en l'absence de renseignements importants. Je ne blâme pas du tout mon honorable ami de ce que la question n'ait pas été soumise au conseil; je ne dis pas même qu'il a manqué de prendre toutes les précautions qu'il aurait dû prendre; mais je maintiens que les faits qui sont ensuite venus au jour constituent des circonstances qui, comme le dit l'honorable député de Rouville, devraient provoquer une enquête.

Pour ce qui est de la question que l'on a soumise aux tribunaux, mon honorable ami y a étayé un argument tout à fait étranger à notre sujet. A l'entendre, c'est aux tribunaux de décider ce cas et nous n'avons plus à nous en occuper. Mais ce qu'on a soumis aux tribunaux c'est une accusation criminelle contre M. Bird, gérant, de la banque, et le tribunal qui avait à la juger a décidé que M. Bird n'était pas poursuivable et n'avait pas agi criminellement. S'ensuit-il qu'il ait agi prudemment ou même conformément à ses devoirs? Mon honorable ami admettra avec moi que le gérant d'une institution peut agir de façon absolument contraire à ses devoirs sans s'exposer à une accusation criminelle, et quand même M. Bird aurait été exonéré par le tribunal, je doute fort qu'il fût exempt de blâme. J'ai été choqué du témoignage de M. Knight, secrétaire de l'association des banquiers, qui dit qu'il n'a rien vu de mal dans la conduite de M. Bird. La presse parle ainsi du cas en question:

En terminant, le juge Leet dit que l'accusation était d'une nature grave et que les circonstances provenaient d'une transaction qui était sujette à critique, qui s'était faite entre deux fonctionnaires de la banque et avait été cachée au conseil.

Je puis dire que l'accusation portée contre M. Bird était d'avoir fait au ministre des Finances un rapport faux au sujet d'un billet de $200,000. Dans le rapport de M. Bird au ministre des Finances, ce billet était considéré comme un prêt courant. L'accusation était que ce n'était pas un prêt courant mais un paiement fait à M. D'Aoust, l'escompteur du billet, pour services rendus. Le juge a décidé que M. Bird ne pouvait pas être poursuivi; cependant, à mon humble avis, sa conduite était absolument contraire aux prescriptions de la loi des banques. Le compte rendu en question ajoute:

"Après avoir entendu les dépositions de M. Knight", a dit M. le juge Leet, "dont l'opinion entraîne la conviction tant au Canada que dans tout l'univers, et de M. Muir qui est attaché à l'une des banques les plus anciennes et les plus conservatrices du pays, dépositions disant que les rapports avaient été faits comme ils les auraient faits eux-mêmes, je ne pouvais pas laisser l'affaire aller plus loin, car il n'y aurait pas eu de résultat pratique".

"Jusqu'à présent", a dit M. le juge Leet, "j'ai entendu la cause en chambre, et cela a donné lieu à des critiques qui n'ont pas toutes été bienveillantes, mais je ne m'en occupe pas. Je suis d'avis qu'on ne saurait étouffer des affaires de cette importance. Nos institutions financières doivent être irréprochables, ainsi que leur mode d'administration. Selon moi, cette affaire ne doit pas aller plus loin et je n'émettrai pas de mandat".

La première démarche dans cette affaire a eu lieu le 14 d'octobre dernier, lorsque M. Henri Ducout, de Paris (France), a déposé une plainte alléguant qu'au cours du mois d'avril, de mai, de juin, de juillet et d'août 1912, un nommé James Godfrey Bird, gérant général de la banque Internationale du Canada, dans l'exercice de ses fonctions, a sciemment fait des déclarations fausses et trompeuses

dans certains rapports par écrit au ministre des Finances et receveur général du Canada. La plainte exposait que ces prétendues déclarations consistaient dans l'omission parmi le passif de la banque d'une foule de dettes qui auraient dû être mentionnées.

Il a été prouvé que M. Ducout, représentant les actionnaires français et M. De Senn, qu'on avait fait venir de Paris pour qu'il entrât au service de la banque, sont allés trouver M. Robert Bickerdike et lui ont dit qu'un prêt de $200,000 avait été fait à M. D'Aoust. M. Bickerdike, le vice-président de la banque, a déclaré que la nouvelle ne pouvait pas être vraie et que les choses se passaient à la banque comme elles devaient se passer. Les deux hommes insistèrent et en fin de compte, M. Bickerdike s'aboucha avec son co-directeur, sir George Garneau, et ils se rendirent auprès de M. Bird, le gérant de la banque, qui admit que cela s'était fait contre son opinion raisonnée et, lorsqu'on lui demanda pourquoi il l'avait fait, il répondit que cela avait été fait d'après les ordres de sir Rodolphe Forget, le président. Interrogé sur ce qu'il avait fait, M. Bird dit qu'il avait escompté un billet de $195,000 ou de $193,000 et il exhiba et lut un écrit signé par lui et par l'inspecteur de la banque, M. F. G. Ramsden, écrit ainsi conçu:

7 mars 1912.

Monsieur O. B. D'Aoust,
Montréal.

Cher monsieur,—Nous vous transmettons par les présentes notre chèque au montant de deux cent mille dollars, qui représente deux billets de cent mille dollars chacun, signés par vous et payables à l'ordre de cette banque, à demande, avec intérêt à 4 p. 100 par année, et datés du 7 mars 1912. Il est entendu et convenu entre nous que le paiement à compte des primes sur le capital-actions de cette banque, jusqu'à concurrence de la somme de deux cent mille dollars qui sera fait dorénavant sera appliqué au paiement des deux billets prémentionnés de cent mille dollars chacun, jusqu'à ce que ces billets soient complètement payés et acquittés.

L'intérêt au taux de 4 p. 100 par année payable sur lesdits billets devra être payé au bureau principal de la banque à Montréal le dernier jour de chaque mois, tant qu'il restera une somme à payer sur lesdits billets.

Ladite somme de deux cent mille dollars vous est avancée en raison et en plein payement de toutes commissions, loyaux coûts, frais d'organisation et autres dépenses au sujet et à compte de la souscription ou de la vente du capital-actions de la banque Internationale du Canada et de l'organisation de cette banque.

Vos tout dévoués,
(Signé): GODFREY BIRD,
Gérant général.
F. G. RAMSDEN,
Inspecteur.

Je le demande à mon honorable ami—voici un billet donné pour valeur reçue. La valeur reçue est représentée par les services de M. D'Aoust; cependant, celui qui a escompté le billet, qui a remis la somme en provenant au signataire du billet, lui dit que ce billet est le paiement de services rendus. Je le demande à mon honorable ami, était-ce là un billet qui devait être mentionné comme un prêt d'argent?

Sir WILFRID LAURIER.

La déclaration du gérant de la banque à mon honorable ami, qu'il avait prêté $200,000 à M. D'Aoust était-elle vraie? Est-ce là une opération qu'une banque canadienne peut se permettre, si la réputation de nos institutions financières doit demeurer inattaquable? Voici un billet escompté le 12 mars 1912 à la demande du président de la banque. Ses co-directeurs n'en ont rien su avant d'avoir été mis au courant de l'affaire par l'une des victimes de la banque, M. Henri Ducout, de France. Pourtant M. Knight, secrétaire de l'association des banquiers, déclare que le rapport qu'il a fait était exact. Le secrétaire de l'association des banquiers a approuvé cette opération.

Mon honorable ami disait tantôt que ce n'est pas à cause de ces révélations qu'il a inséré dans la loi des banques qu'il a soumise à la Chambre les nouvelles dispositions pour la protection des actionnaires et des créanciers de la banque et du public; qu'il n'a jamais entendu parler de cette opération. Je crois que, s'il en avait eu vent, il aurait modifié le projet de loi, afin d'empêcher la répétition de telles opérations, car ceci est un paiement, et non l'escompte d'un billet, et les paroles mêmes que mon honorable ami proférait tantôt: qu'il croyait que le billet avait été payé depuis, démontrent qu'après tout il y avait quelque chose qui exigeait un plus ample examen. Et comment le paiement a-t-il eu lieu? Voyons cette lettre. Comment le paiement devait-il avoir lieu? Comme celui d'un billet ordinaire. Le billet ne comporte-t-il pas de conditions? Non. Le remboursement devait se faire ainsi:

Il est entendu et convenu entre nous que le paiement à compte des primes sur le capital-actions de cette banque jusqu'à concurrence de la somme de deux cent mille dollars qui sera fait dorénavant sera appliqué au paiement des deux billets pré-mentionnés de cent mille dollars chacun jusqu'à ce que ces billets soient complètement payés et acquittés.

Les primes à recevoir de la vente des actions à D'Aoust devaient servir au paiement des billets. Y eut-il jamais plaisanterie semblable à la supposition que le capital-actions de cette banque se vendrait à prime. Depuis le paiement de ces billets, j'ai moi-même lu dans un journal que les billets ont été payés avec les primes. Il y a dans ceci quelque chose qui doit faire l'objet d'une enquête et qui aggrave la faute. Connaissant ce que nous connaissons de cette banque, quel est celui qui croit que quelqu'un a payé un dollar de prime pour obtenir un dollar d'actions? Je vois des banquiers et des hommes d'affaires retors parmi la droite. Je me demande si l'un d'eux élèvera la voix pour dire: j'ai payé une prime pour devenir actionnaire de cette banque. C'est une farce. Je crois que les actionnaires français ont payé 10 p. 100 de prime. Les actions se sont vendues.

l'une dans l'autre, $12.50 et les actions qu'on avait achetées à $12.50 ont depuis été revendues au prix de $5 à la Home Bank. Autrement dit, cette opération louche du paiement d'une prime a figuré dans les livres de la banque afin de masquer le paiement des billets.

Mon honorable ami a lu aujourd'hui une déclaration portant qu'aux termes d'une résolution adoptée par la banque personne ne devait recevoir de commission pour le placement des actions, et pourtant M. D'Aoust a reçu $200,000, d'après la lettre que j'ai lue tantôt.

Ladite somme de deux cent mille dollars vous est avancée en raison et en plein paiement de toutes commissions, loyaux coûts, frais d'organisation et autres dépenses au sujet et à compte de la souscription du capital-actions de la banque Internationale du Canada et de l'organisation de cette banque.

Tels sont les faits qui ont été signalés aujourd'hui à l'attention de la Chambre par l'honorable député (M. Lemieux) qui a demandé communication des papiers qui, lorsqu'ils seront connus justifieront une enquête, croit-il. Mon honorable ami conviendra qu'il y a relativement à cette banque un état de choses peu satisfaisant et qui exige d'être exposé au grand jour. La motion de l'honorable député ne va pas plus loin et tout ce qu'il dit justifie la conclusion que l'affaire ne peut pas en rester là. Il ne suffit pas que le ministre des Finances ait pris mon honorable ami à partie pour une parole que, somme toute, les événements justifient. Il n'est pas temps de tirer des conclusions, mais on a soumis au public assez de faits pour démontrer que les documents doivent être immédiatement communiqués à la Chambre. Plus tard, nous entendrons probablement encore parler de cette affaire.

M. BORDEN: Au cours de ses observations, mon très honorable ami semble oublier, chose bizarre, que cette banque est en pleine opération, et on peut en dire autant des commentaires du représentant de Rouville.

De fait, celui-ci qui, à cet égard, a l'appui du chef de l'opposition, a, dans sa péroraison supplié le ministre des Finances de faire en sorte qu'on remette à la banque ces $200,000 qu'on lui a escarmotés, prétend-il. Est-il un membre de cette Chambre qui ignore que le gouvernement du Canada n'est nullement autorisé à prendre des procédures de la part ou au nom de cette banque pour recouvrer ces fonds? Est-il un membre de cette Chambre, ou un habitant de ce pays, qui ignore que la banque Internationale, étant une entreprise en marche, a le plein pouvoir de s'adresser aux tribunaux du pays pour se faire payer par ceux qui lui doivent? Le gouvernement du Canada n'est pas plus autorisé que le représentant de Rouville à recouvrer ces fonds. Il serait aussi raisonnable de la part du ministre des Finances de se lever en cette enceinte et de conjurer le représentant de Rouville d'intenter des poursuites pour recouvrer la somme due à la banque Internationale. Le cas est complètement différent de celui qui a été soumis à la Chambre relativement à la banque des Cultivateurs du Canada. Cette banque avait fait faillite, elle était en liquidation et son actif était aux mains d'un séquestre, et on a à bon droit demandé à la Chambre de s'enquérir des circonstances dans lesquelles le certificat avait été émis. Mais la banque Internationale n'est pas aujourd'hui dans cette situation. C'est une entreprise en marche, et si aucun de ceux dont les noms ont été mêlés aux affaires de cette banque ont reçu des commissions ou des sommes qu'ils n'avaient pas le droit de recevoir, non seulement la banque peut, mais elle doit s'adresser aux cours de justice du pays et recouvrer ces sommes d'argent.

De deux choses l'une, ou bien l'honorable député de Rouville voulait tromper la Chambre lorsqu'il s'est exprimé de cette façon, ou bien il ne connaît pas autant la loi du pays que je le supposais d'après son expérience au barreau.

Examinons une ou deux des autres prétentions qui ont été émises. Est-ce que mon très honorable ami ou est-ce que l'honorable député de Rouville prétendent que dans la loi des banques il y a quelque chose qui empêche le transfèrement des actions à des personnes demeurant en dehors du Canada, ou qui infirme de quelque façon la valadité des actions souscrites par des personnes qui ne demeurent pas dans le Canada?

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas dit cela.

M. BORDEN: Mon honorable ami de Rouville n'a-t-il pas émis cette prétention?

M. LEMIEUX: Non.

M. BORDEN: Alors mettons de côté une fois pour toutes tout argument basé sur le fait qu'une partie considérable du capital-actions de cette banque a été souscrit en dehors du Canada. Cette question est donc écartée du chemin une fois pour toutes par l'admission de mon très honorable ami.

Sir WILFRID LAURIER: Elle n'était pas du tout dans le chemin.

M. BORDEN: Si elle n'était pas dans le chemin mon très honorable ami y a consacré beoucoup trop de temps. Une proposition a été soumise à l'ancien Gouvernement et approuvée par le conseil de la trésorerie. Ce conseil a pris les précau-

tions voulues—je ne sais pas exactement ce qu'elles étaient, mais mon honorable ami le ministre des Finances dit qu'elles étaient entièrement raisonnables et satisfaisantes—de s'assurer que les exigences de la loi des banques avaient été observées sous tous les rapports. Une informalité existait au sujet de l'élection de l'un des directeurs de la banque, et on fit savoir à ceux qui demandaient le certificat qu'ils ne pourraient l'obtenir que lorsqu'ils auraient remedié à cette défectuosité, ce qui fut fait.

M. WHITE: Du temps de l'ancien gouvernement?

M. BORDEN: Oui, avant que l'ancien gouvernement eût remis les rênes du pouvoir, de sorte que lorsque la question revint devant le gouvernement entre le 21 septembre et le 10 octobre, celui-ci avait devant lui la demande faite au conseil de la trésorerie pour l'émission d'un certificat, demande appuyée sur des preuves au sujet desquelles il n'y avait aucune dispute. On avait souscrit un capital de $10,000,000 sur lequel $936,000 avaient été payés comptant. La seule objection donc, excepté une, que j'ai entendue depuis le commencement jusqu'à la fin de ce débat, et en fait la seule, est que $8,000,000 ont été souscrits par des personnes qui ne demeurent pas dans le Canada, et mon honorable ami de Rouville et le très honorable chef de l'opposition ont détruit complètement cette objection en admettant il y a quelques instants que ce n'en est pas une.

Dans ces circonstances il ne reste donc qu'une seule autre question à considérer, qui est, si je comprends bien le mémoire laissé par l'ancien conseil de la trésorerie, que l'une des souscriptions, qui s'élève à $1,000,000 a été faite en fidéicommis. Tous ceux qui sont un peu au courant des souscriptions d'actions de banque et d'autres compagnies dans notre pays savent que les actions sont souvent détenues en fidéicommis, sans indications aucune des personnes pour qui le fidéicommis existe, et les souscriptions du capital des banques et autres compagnies sont faites absolument de la même manière. Mais si l'on met entièrement de côté ce $1,000,000 d'actions tenues en fidéicommis, ainsi appelées d'après une pratique très commune au Canada et dans d'autres pays, si vous éliminez entièrement cette question, il reste encore le fait que $9,000,000 ont été réellement souscrits en toute bonne foi, et que sur cette somme on a déposé en argent solide $936,000 au crédit du receveur général du Canada.

De cela il n'y a aucun doute. Nous avons donc gaspillé beaucoup de temps aujourd'hui à discuter des objections qui, après tout s'élèvent à très peu de chose, ainsi que l'admettent mes honorables amis de la gauche. Mon très honorable ami sir Wilfrid Laurier s'effraie parce que quelques-unes des actions ont été vendues à prime. Mon honorable ami connaît assez comment se font les souscriptions d'actions de banques et d'autres compagnies pour comprendre, que très souvent elle fassent prime. J'ai eu moi-même le malheur un jour de verser une prime de 25 pour 100 sur des actions, et environ trois ans plus tard j'aurais été très heureux de ravoir la prime que j'avais payée et perdre le capital.

Sir WILFRID LAURIER: Dans ce cas-là, mon très honorable ami n'aurait pas acheté ces actions à prime.

M. BORDEN: Mon très honorable ami paraît connaître beaucoup mieux que moi les affaires de banques. Je ne sais pas si j'aurais acheté ces actions à prime ou non.

Sir WILFRID LAURIER: Je connais trop bien mon honorable ami pour cela.

M. BORDEN: Je sais que c'est une pratique généralement suivie que de vendre des parts dans les compagnies d'assurances et de fidéicommis à prime. Les actions de la banque Metropolitan de Toronto ont été vendues à une prime de $100 par action. Pour chaque action de $100, le souscripteur avait à payer $200, et c'est une chose qui arrive assez souvent.

Je ne sais pas quelle est la raison qui porte mon très honorable ami à dire que je n'aurais pas payé une prime sur ces actions. Si un honorable membre de la gauche possédant une grande expérience dans les affaires, en même temps que jouissant d'une haute réputation d'intégrité et dans lequel j'aurais eu la plus entière confiance, était venu m'offrir des actions, j'aurais été très fortement porté à emprunter un peu d'argent pour acheter quelques-unes de ces actions.

J'y aurais été fortement engagé par le fait que d'autres membres de la gauche de la Chambre étaient eux-mêmes intéressés dans cette banque, et comme j'ai plus de confiance dans leur sens des affaires que dans leur sens politique, j'aurais été très fortement porté à acheter de ces actions à une prime modérée de 10 p. 100, et je crois que mon très honorable ami, après s'être rappelé quels étaient les membres de son parti qui avaient des intérêts dans cette banque, sera disposé à retirer son assertion un peu trop hasardée que ni lui ni moi n'aurions payé une prime pour obtenir ces actions. Je crois que nous aurions été très heureux d'en obtenir en payant une prime modérée, mais leur valeur aurait été considérée comme si grande, que je ne suppose pas qu'on nous en eût offert à lui ou à moi.

Nous n'avons pas à nous occuper de cette question de fusion, et je ne me propose pas de la discuter. Si j'ai bien compris ce qu'on en a dit, cette fusion ne me paraît pas infirmer la validité de la charte de la banque ou l'émission du certificat par le conseil de la Trésorerie. A quoi cela aurait-il abouti à la fin? Quel aurait été le résultat si cette banque s'était mise en liquidation? Il en serait résulté que lorsqu'il aurait été question de faire la liste des souscripteurs, ces noms auraient été inscrits sur cette liste comme souscripteurs obligés à faire les versements qui pourraient être demandés sur leurs parts, mais ils auraient eu le droit, si la pratique dans les autres provinces est la même que dans la province de la Nouvelle-Ecosse, de se prévaloir de la loi des faillites et de demander aux personnes qui s'étaient engagées à les indemniser, s'il y avait d'autres appels, de remplir leur engagement. Toute entente de ce genre ne pouvait avoir de poids ni tenir en face de l'intérêt public et de ceux de la banque. Les responsabilité de ces contributeurs n'était aucunement changée par le fait de la fusion, mais ils avaient le droit de demander à ceux qui en avaient pris l'engagement de les indemniser contre toute demande d'argent ultérieure.

Qu'y a-t-il à part cela dans les remarques de mon très honorable ami? Ne critique-t-il pas le jugement rendu par l'honorable juge Leet.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne critique pas parce que le juge Leet dit que M. Bird n'était pas passible de poursuite criminelle, mais que son action était contraire à la loi des Banques.

M. BORDEN: Je puis ne pas très bien comprendre les procédures et on me corrigera si je me trompe, mais si je les comprends bien, la poursuite était dirigée contre M. Bird, ou quel que fût le nom de la personne, pour infraction à la loi des banques, et le juge, que je ne connais pas et dont j'entends le nom pour la première fois, et qui a été nommé par le Gouvernement de Québec et non pas par le gouvernement fédéral, mais qui, autant que je le sais, est un homme honorable et instruit, a dit que cet homme n'était pas coupable, ou plutôt il a dit que l'on n'avait rien prouvé contre lui de nature à autoriser l'émission d'un mandat. C'est ainsi que je comprends la chose.

Sir WILFRID LAURIER: C'est cela.

M. BORDEN: Alors que discutons-nous? La question a été plaidée devant un juge juste et savant, qui a entendu de nombreux témoignages, les a pesés mûrement, et finalement a annoncé publiquement que l'on n'avait rien prouvé contre la personne pour autoriser l'émission d'un mandat. Que doit-on conclure de là? Mon honorable ami le ministre des Finances devait-il conclure que le juge Leet était incapable ou malhonnête, et devait-il traiter la question sur cette base? La cause avait été portée devant les tribunaux et jugée et renvoyée. Je suppose que mon honorable ami s'est guidé dans sa conduite au sujet de cette matière sur le témoignage de M. Knight, dont je n'ai jamais entendu le nom avant que mes honorables amis l'aient mentionné dans cette Chambre, que suivant l'usage ordinaire des banquiers, la conduite tenue par M. Bird dans cette circonstance n'était pas contraire a celle suivie ordinairement, ni irrégulière. Vu toutes ces circonstances je ne puis faire autrement que de dire en terminant que je regrette que mon honorable ami le député de Rouville (M. Lemieux) ait fait à l'adresse du conseil de la trésorerie de l'ancienne administration les critiques que nous avons entendues aujourd'hui.

Il a déclaré distinctement en ma présence—et si mon honorable ami le ministre des Finances n'avait pas rectifié ce qu'il a dit, l'impression s'en serait répandue dans tout le pays et il a dû avoir l'intention de créer cette impression—qu'il y avait eu d'abord un motif exposé devant le conseil du trésor de l'administration précédente, que ce motif avait été entendu et pris en considération et qu'il s'en était suivi un refus net d'accorder ce certificat, de la part du précédent conseil du trésor. Les minutes de l'assemblée même à laquelle il assista contiennent ces mots:

Le conseil, après avoir examiné les documents nouveaux relatifs à la demande de la banque Internationale du Canada pour obtenir un certificat en vertu des dispositions de la loi des banques en vue de lui permettre de commencer ses opérations, est d'avis que la question exige plus d'attention qu'il ne peut en être donné dans l'état actuel des affaires, alors qu'un changement d'administration est sur le point de se produire. En conséquence, le conseil, sans exprimer une opinion sur les mérites de la demande, désire laisser les documents à l'examen du nouveau conseil du trésor.

Ce n'est pas à l'avantage de mon honorable ami de Rouville de dire à la Chambre et au pays, en présence de cette déclaration faite par son collègue et par lui-même que l'administration précédente avait refusé d'accorder ce certificat. Il n'y a eu aucun refus de la part de l'administration précédente d'accorder ce certificat. Le conseil du trésor a voulu obtenir quelques nouveaux renseignements dans le but de corriger une erreur sur laquelle son attention avait été attirée. Ces renseignements nouveaux ont été fournis, l'erreur a été corrigée et ils ont laissé l'affaire à leurs successeurs, comme ils l'ont dit eux-mêmes, sans exprimer une opinion sur ses mérites. Mon

honorable ami appelle cela un refus et je pense que cela ne lui fait pas honneur de chercher à créer une semblable opinion. En terminant je dirai seulement qu'il n'y a aucune objection de notre part à déposer tous les documents ou les dossiers qui ont trait à cette question, ni à continuer la discussion tant que les honorables députés de l'opposition pourront le désirer.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): Je n'étais pas membre de la Chambre quand a eu lieu la discussion de l'octroi du certificat à la Farmers' Bank, mais j'ai naturellement lu de temps en temps dans les journaux les critiques de la presse conservatrice contre le Gouvernement par nos honorables amis qui siègent aujourd'hui sur les banquettes ministérielles et qui étaient alors dans l'opposition. Quand on songe à la conduite tenue par nos honorables amis à ce sujet, il est surprenant de constater ce soir la susceptibilité extrême du ministre des Finances et l'indignation violente du premier ministre et des autres députés de la droite en entendant les observations faites par l'honorable député de Rouville à l'appui de sa motion. Le premier ministre s'est efforcé d'amoindrir le raisonnement de l'honorable député en se livrant à des plaisanteries et en faisant des observations étrangères au sujet, comme par exemple de dire que la Banque Internationale était un établissement en activité. Il se peut que ce soit un établissement en activité, mais une activité près de sa fin. Le premier ministre a tourné en ridicule l'idée qu'on devrait tenter quelque effort pour assurer une restitution aux actionnaires français qui ont subi une lourde perte d'argent et qu'on devrait faire une enquête au sujet de $200,000 payés à D'Aoust comme commission pour avoir obtenu des souscriptions de capital. Ce que l'honorable député de Rouville a demandé, c'est la nomination d'une commission pour faire une enquête sur cette affaire et si la commission disait dans son rapport que cet argent a été irrégulièrement payé à D'Aoust, alors il y a plusieurs moyens de faire restituer l'argent à la banque par D'Aoust ou par ceux qui étaient associés avec lui. Le premier ministre a dit de plus que cette institution n'est pas en banqueroute et en fait j'admets que c'est exact. Il est heureux qu'il puisse faire une affirmation pareille. Mais il n'en est pas moins vrai que plus de $300,000 ont été perdus par les souscripteurs français. Je crois qu'on n'aurait pas dû émettre de certificat à la banque Internationale, mais il n'y a pas de doute qu'il peut y avoir ici des honorables députés qui sont d'un autre avis. Pour moi je dis que le conseil du trésor de l'administration précédente a agi sagement en refusant d'émettre un certificat.

L'hon. M. BORDEN.

Le ministre des Finances a prétendu que l'ancien conseil du trésor n'avait pas opposé de refus, mais il a parlé absolument sans preuve. D'après ce que j'ai appris personnellement, je sais que le refus a été donné. Au commencement d'octobre 1911, j'ai entendu un des directeurs de la banque dire que l'ex-ministre des Finances l'avait informé que le certificat ne serait pas accordé. C'était alors connu de tout le monde que le certificat avait été refusé plus d'une fois. La note redigée par le conseil du trésor juste avant de quitter la direction des affaires contient quelques-uns des motifs donnés pour refuser le certificat. Il était naturel que le conseil laissât dans le dossier relatif à cette affaire quelque memorandum, mais il n'eut pas été convenable pour le conseil du trésor de dire dans ce memorandum plus qu'on y a trouvé. Toute autre information eût été injuste pour les pétitionnaires. Le fait que le certificat n'a jamais été émis par le précédent conseil du trésor est une preuve complète qu'il a été refusé.

Le ministre des Finances affirme que l'octroi d'un certificat est une œuvre méritoire, car des actionnaires et des directeurs de la banque étaient alors et sont maintenant membres de la Chambre et amis politique de l'ex-gouvernement. Mais, précisément, je signale que, malgré cela, leur demande a été absolument refusée par l'ex-ministre des Finances. Toutefois, après le 21 septembre 1911, la situation a changé, une autre administration était aux affaires et les pétitionnaires ont rencontré peu de difficultés à obtenir leur certificat pour commencer leurs opérations. Il paraîtrait que ce certificat a été accordé deux ou trois jours après la prestation de serment des nouveaux ministres. Je crois que je ne dois pas hésiter à dire que, pour ainsi dire, le conseil du trésor n'a presque pas fait d'enquête avant d'accorder le certificat.

En commençant mes observations, j'ai dit que c'était un cas pour lequel on n'aurait pas dû accorder de certificat, et je le répète, il doit y avoir eu dans l'esprit des membres de l'ex-conseil du trésor, des raisons pour justifier un refus de la demande, les événements ultérieurs l'ont prouvé et je crois que le conseil du trésor actuel aurait parfaitement pu les connaître.

Quelque enseignement peut découler de cet incident, d'autant plus qu'une révision de la loi des Banques est soumise à l'examen de la Chambre. Dans les quelques paroles que j'ai prononcées l'autre soir sur la seconde lecture de la loi des Banques, j'ai dit qu'en dernière analyse le succès ou la faillite d'une banque au Canada repose sur les hommes qui contrôlent et dirigent l'administration. Quand le conseil du trésor est appelé à émettre un certificat pour une banque, il devrait examiner avec soin

les principes qui composent la direction. Si pour une partie quelconque du conseil des directeurs, il y a lieu de soupçonner quoi que ce soit d'irrégulier, le certificat devrait être refusé jusqu'à ce qu'un changement se soit effectué dans la direction.

Cela a été vraiment un malheur pour le Canada que les affaires relatives à la banque Internationale aient eu une telle fin. Les actionnaires français ont souscrit pour $8,000,000 de capital formant en tout environ 60,000 actions. Ils ont été apparemment mécontents de quelques-uns des directeurs de cette institution et croyant qu'il était nécessaire pour son maintien d'effectuer quelques changements, ils ont envoyé ici un avocat représentant environ 52 p. 100 du capital total de la banque et possédant des pouvoirs réguliers pour voter par procuration à l'assemblée générale qui devait avoir lieu. A son arrivée au Canada et quand il voulut assister à la réunion des actionnaires, la validité de ses procurations fut contestée et elles furent déclarées sans valeur. Il s'ensuivit un procès et pour le dire en quelques mots il en résulta que les actionnaires français furent obligés ou crurent qu'il était prudent de vendre leurs actions avec une réduction de 50 pour 100. On peut donc retirer quelque enseignement de cet incident au moment où va se faire la revision de la loi des banques. Il faudra dire clairement ce qui constitue des procurations régulières. Il ne devra plus être possible de répéter ce qui vient d'être fait à l'égard de la majorité des actionnaires représentés par procuration à l'assemblée dont j'ai parlé.

Je crois aussi que la loi des banques devrait contenir des dispositions exigeant une surveillance sérieuse et presque continuelle d'une banque dans les premières années de ses opérations. Quel que soit le genre d'inspection prévu, je prétends que la loi devrait exiger des mesures si rigoureuses qu'il serait impossible aux directeurs de ne rien faire qui puisse compromettre une banque à ses débuts.

En terminant, je dirai que le proposeur de cette motion a parfaitement raison de demander qu'une enquête ait lieu dans les opérations de la banque Internationale. Il y a un grand nombre de faits qui exigent une investigation. Les honorables députés de la droite sont très intéressés dans l'enquête qui se fait à propos de la Farmers' Bank.

Il y a eu aussi à propos de cette banque des incidents qui exigeaient une enquête. Il en est de même pour la banque Internationale. En tenant compte que le conseil du trésor de l'administration précédente avait refusé d'accorder le certificat, je dois exprimer mon étonnement que le nouveau conseil l'ait accordé avec tant de hâte et avec si peu de considération; il aurait dû penser qu'il y avait quelque motif apparent ou caché. Les événements qui ont suivi prouvent qu'il aurait dû y avoir une enquête et je prétends qu'on n'a pas donné à cette question l'attention qu'elle méritait. L'octroi d'un certificat à une banque est une question sérieuse quels que soient ceux qui le demandent.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): Je ne veux pas entrer dans une discussion très longue, mais je pense que c'est de mon devoir de dire aux honorables députés de l'opposition qu'il est injuste de laisser traiter cette question comme vient de le faire l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). L'objet de la motion était, comme l'a fait entendre le très honorable chef de l'opposition, d'obtenir des pièces relatives à la chose; mais les remarques de l'honorable député de Rouville ont tendu pour beaucoup à humilier un adversaire politique qui occupe un siège dans cette Chambre. Tous les députés qui ont parlé sur cette question ne se sont pas, heureusement, livrés à de ces attaques personnelles si chères au cœur de l'honorable député de Rouville. Les journaux ont fait entendre ces jours derniers que l'on ne pouvait dans la province de Québec traiter de la politique sans en même temps se livrer à des personnalités. Tout en déplorant cette assertion, je crois que l'honorable député de Rouville admettra qu'elle est jusqu'à un certain point justifiée par sa persistance à attaquer dans cette Chambre l'honorable député de Charlevoix-et-Montmorency (sir Rodolphe Forget).

M. LEMIEUX: Je n'ai pas mentionné son nom.

M. PELLETIER: Examinons cette affaire sérieusement. En attaquant ces trois compagnies de la manière qu'il l'a fait cet après-midi, l'honorable député de Rouville sait ce qu'il a en vue et la fin qu'il cherche à atteindre. Pour accomplir son objet, il a été jusqu'à nous lire une lettre, dont il a ensuite déchiré une partie, et il la fait mettre au compte rendu des débats sans nous dire le nom de celui qui l'a écrite. Si cette lettre a tant soit peu d'importance, on devrait nous dire qui l'a signée. Si elle vaut le papier sur lequel elle est écrite, l'honorable député de Rouville ne devrait pas refuser d'en faire connaître l'auteur. Je demanderai à la députation si c'est bien là traiter loyalement et ouvertement une question d'intérêt public. Si je le voulais, monsieur l'Orateur, je pourrais adopter le même mode de raisonnement qu'a suivi mon honorable ami, et, si je devais m'occuper de certaines banques de ce pays, je pourrais moi aussi y rattacher le nom de certains membres de cette Chambre. C'est chose facile que de jeter de la boue à droite et à gauche; mais, si l'honorable député persiste dans des assertions que dé-

mentent les procès-verbaux d'un conseil dont il a fait partie, personne dans le pays, et surtout dans la province de Québec, ne fera plus attention à ces attaques, tant fréquentes soient-elles, et, dans les circonstances, de semblables remarques seront prises pour ce qu'elles valent. Nos gens sauront dorénavant ce que vaut une déclaration de l'honorable député de Rouville.

L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) nous a dit que les procès-verbaux du conseil de la trésorerie portent qu'il n'a été exprimé aucune opinion sur l'affaire. Malgré cela, l'honorable député, qui est un avocat de grande expérience et qui, si je ne me trompe, a été dans sa province procureur général, ne laisse pas de prétendre qu'à Ottawa, cette demande passe pour avoir été repoussée par ce conseil. Mon honorable ami n'a sûrement pas voulu aller jusque-là. S'il me prenait fantaisie de le suivre dans cette voie, je lui dirais qu'il a été de notoriété publique que, si l'ancienne administration a refusé ce certificat à la banque Internationale, c'est parce que sir Rodolphe Forget se portait candidat du parti conservateur dans deux comtés de la province de Québec. A-t-on jamais donné une bonne et valable raison du refus de ce certificat? Aucune. Peut-on prétendre que la convention de mise en commun dont l'honorable député de Rouville a parlé a pu être un motif de refuser ce certificat ou cette patente? Reprenons le raisonnement qu'a fait l'honorable député.

Un certain nombre des actionnaires de la banque conviennent de ne pas disposer de leurs parts ou actions, sauf à de certaines conditions. Etait-ce là un marché entre la banque et ses actionnaires? Non; c'est un marché entre sir Rodolphe Forget et quelques-uns des actionnaires. Ceux-ci avaient souscrit pour le plein montant des actions qu'ils détenaient; pouvaient-ils ensuite se réclamer d'un marché qu'ils avaient fait avec sir Rodolphe Forget pour ne pas effectuer les versements demandés par le bureau de direction de la banque Internationale.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas là le point qui a été soulevé.

M. PELLETIER: L'honorable député de Rouville nous a dit que les raisons pour lesquelles les certificats demandés n'auraient pas dû être émis, c'a été cette convention de mise en commun des parts détenues par certains actionnaires, et c'est cet argument-là auquel je m'attache. Si l'affaire avait été recherchée, comme l'a suggéré l'honorable député de Rouville, on aurait constaté que ces hommes étaient parfaitement en mesure de verser toute la somme pour laquelle ils avaient souscrit, et c'est pourquoi l'existence d'une entente entre sir Rodolphe Forget et quelques-uns des actionnaires n'était pas pour le Gouvernement une raison de refuser le certificat demandé.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas là, je le répète, que gît la difficulté.

M. PELLETIER: Je sais que ce point-là, mon très honorable ami ne l'a pas touché; mais l'honorable député de Rouville l'a fait, et j'y réponds.

Sir WILFRID LAURIER: Ce qu'a dit mon honorable ami, ce n'est pas que la convention de mise en commun de certaines actions, arrêtées entre le président de la banque et les actionnaires canadiens, pouvait produire des effets légaux, mais qu'une convention de cette nature devait empêcher la banque d'obtenir ce certificat.

M. PELLETIER: On a dit que le conseil de la trésorerie aurait dû faire enquête à cet égard, avant de délivrer le certificat.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas ce que j'ai affirmé. Ce qu'on suggère, c'est que cette enquête se fasse maintenant.

M. PELLETIER Pourquoi? :

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre voit-il d'un bon œil pareilles pratiques? Approuve-t-il qu'un président de banque fasse pareil marché à l'insu de quelques-uns des actionnaires?

M. PELLETIER: Je ne dis pas que j'approuve pareille chose; seulement certains députés cherchent à prouver qu'il n'aurait pas fallu accorder ce certificat, et à l'appui de cette thèse, on allègue certaines raisons, on formule certains arguments et parmi ces arguments figure cette raison qui, de l'aveu du chef de l'opposition, milite en faveur du refus d'un certificat.

Sir WILFRID LAURIER: Cette raison que, de l'avis du ministre, l'on ne saurait faire valoir, avec succès, en droit, contre la banque, ce n'est nullement l'argument formulé par mon honorable collègue (M. Lemieux).

M. PELLETIER: Au dire du député de Rouville, le ministre des Finances aurait dû faire enquête au sujet de cette convention relative à la mise des fonds en commun. Un des partisans du chef de l'opposition prétend qu'il aurait fallu faire enquête à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER: Il aurait fallu examiner cette convention, non pas qu'elle fût illégale, au détriment de la banque, mais parce que c'était une inégalité de traitement entre actionnaires; et on n'aurait pas dû tolérer pareille chose, surtout chez un président de banque.

M. PELLETIER: Le chef de l'opposition en conviendra, ce fait, parfaitement connu aujourd'hui, on l'ignorait alors. Comment

a-t-il été révélé? Par les documents que vient de citer le député de Rouville. Certains journaux libéraux de Québec en ont fait leur cheval de bataille.

M. LEMIEUX: Il était déjà connu bien avant cela.

M. PELLETIER: Oui, mais longtemps après la délivrance du certificat. On peut affirmer sans aucune crainte que cette convention relative à la mise des fonds en commun ne militait nullement contre la délivrance du certificat. Si le certificat, à cet égard, n'offre aucune prise à la critique, je le demande: pourquoi aurait-on refusé de délivrer ce certificat?

Sir WILFRID LAURIER: J'en suis convaincu, si on avait signalé à l'attention du ministre des Finances cette convention relative à la mise des fonds en commun, il aurait dit à sir Rodolphe Forget: "Vous allez la soumettre à tous vos actionnaires, français comme canadiens".

M. PELLETIER: Ce n'est pas là une réponse; il est admis aujourd'hui que cette convention touchant la mise en commun des fonds était inconnue à ce moment.

M. LEMIEUX: La chose était de notoriété publique.

M. PELLETIER: Elle n'était nullement de notoriété publique à cette époque. Comment l'eût-elle été? A tout événement, on en a fait l'aveu ici même, il eût été impossible de faire enquête à cet égard. Si l'enquête était impossible, comment peut-on prétendre qu'il n'aurait pas fallu délivrer de certificat avant que l'affaire fût soumise à enquête. Les deux choses jurent ensemble.

Il faut donc écarter cette raison; puisque, d'aveu général, elle ne milite nullement en faveur de l'enquête, et que, même si cette convention touchant la mise de fonds en commun eût existé, cela n'eût pas autorisé le refus du certificat; parce que, ceux qui avaient formé cette convention étaient tous responsables envers la banque de la somme souscrite.

Sir WILFRID LAURIER: Je l'affirme, si le fait était connu, on n'aurait pas dû délivrer le certificat avant qu'on eût porté la chose à la connaissance des actionnaires

M. PELLETIER: Les actionnaires en France comme au Canada avaient une convention signée par sir Rodolphe Forget et dans le même sens; or, c'était là une des raisons de leur opposition. L'honorable député doit le savoir, il a été question de cette convention devant les tribunaux à Montréal.

M. LEMIEUX: De quelle cause judiciaire s'agit-il?

M. PELLETIER: De l'arrêt de sursis plaidé devant M. le juge Lafontaine. L'honorable député le sait, quand l'assemblée eut lieu à Montréal, on demanda un arrêt de sursis, afin d'empêcher la procédure, objet du grief, et le juge présidant au tribunal refusa cet arrêt. Une des raisons alléguées à cet égard, c'est qu'on avait fait une deuxième demande de versement et les actionnaires prétendirent que cette demande n'aurait pas dû se faire, parce qu'il y avait eu un engagement donné qu'il n'y aurait pas de deuxième appel de fonds. N'est-ce pas là l'équivalent de la convention passée à Québec pour la mise des fonds en commun?

M. LEMIEUX: Le ministre approuve-t-il l'organisation d'une banque où il ne se ferait pas de deuxième demande de versement de fonds?

M. PELLETIER: Je n'ai pas mission ici d'approuver ou de désapprouver les agissements des actionnaires de la banque Internationale, mais bien de discuter la question de savoir si le député de Rouville (M. Lemieux) affirme à bon droit que le Gouvernement a eu tort de délivrer un certificat à la banque en question. Il a existé une situation des plus déplorable, nous dit-on; puis on ajoute que les actionnaires en France ont perdu de l'argent en cette affaire et qu'il faudrait une enquête. Quand le député de Rouville mêle cette question des deux billets de $100,000 avec la délivrance du certificat de la banque, il confond à dessein deux choses bien distinctes, et tout cela pour embrouiller le public. Ces billets ne furent pas escomptés, avant la délivrance de certificat de l'Etat; la banque n'était pas organisée avant la délivrance du certificat; et les billets remis à D'Aoust ne furent escomptés par Bird qu'après la délivrance du certificat par le conseil de la trésorerie.

Pourquoi soulève-t-on cette question ici? C'est une vilaine affaire, nous dit-on. Avons-nous mission de siéger ici en appel, pour réformer la décision de M. le juge Leet? A tort ou à raison, quand un juge de la province de Québec nommé par les amis du chef de l'opposition a rendu jugement, nous n'avons pas mission ici de siéger en appel pour réformer ce jugement. Si l'on veut interjeter appel de ce jugement, c'est à d'autres tribunaux qu'à cette Chambre qu'il faut s'adresser. Je regrette infiniment la situation de la banque Internationale et de ses actionnaires; mais cela tient uniquement à ce déplorable malentendu qui se produisit à l'assemblée des actionnaires et que je m'abstiens d'apprécier ici. Au dire du député de Rouville et du député d'Halifax (M. Maclean) ne tenir aucun compte des votes de la majorité des actionnaires de la banque, c'est un procédé des moins hono-

rable. Je diffère d'opinion avec mon honorable ami à cet égard; non pas que je refuse de souscrire au principe qu'il pose; mais je tiens à lui dire que les tribunaux sont saisis de la question; que le fait d'avoir éliminé ces fondés de pouvoirs fait l'objet d'un procès devant la cour supérieure de Montréal et qu'il ne nous sied nullement de nous prononcer en pareille matière, avant que la chose ait été jugée par le tribunal compétent. Je le dis sans hésitation, il m'a fait peine de voir naître ces malentendus d'où découlent tous les mauvais résultats dont nous sommes aujourd'hui témoins. La cause de ces misères, ce n'est pas la délivrance du permis ou du certificat; ce sont les déplorables dissensions qui ont éclaté entre les actionnaires eux-mêmes et qui ont abouti à jeter, dans une certaine mesure, du discrédit sur la banque et à miner la confiance du public dans cette institution. Cette banque eût été une des plus prospères du pays, et on tient pour avéré que telle dait au début, n'eût été cette malheureuse affaire.

Une VOIX: A qui la faute?

M. PELLETIER: Je l'ignore; seulement, à mon avis, les députés doivent bien se garder de prononcer condamnation en pareille matière, avant d'avoir été pleinement éclairés sur tous les faits.

Les paroles des députés sont portées sur les ailes de la publicité aux quatre coins du pays, et on tient pour avéré que telle ou telle chose est irrégulière, parce que tel député l'a dit. A mon avis, c'est le comble de la déloyauté que de traiter ainsi une question dont nos tribunaux sont encore saisis, et qui fait l'objet de leur enquête. Mais, nous dit-on, pourquoi n'en faites-vous pas vous-même l'objet d'une enquête? Une enquête, dites-vous, mais sur quoi? Sur le fait que ces gens de Paris ont perdu de l'argent? Ils ont perdu de l'argent, il est vrai; mais pourquoi? Est-ce parce que la banque est en déconfiture qu'ils ont dû accepter tant p. 100 sur leurs placements? Non, monsieur l'Orateur, par suite de ces malheureuses dissensions, ils ont décidé, de leur plein gré, de vendre leurs actions au prix qu'ils ont jugé bon d'accepter. "Nous n'avons versé que 10 p. 100—ont-ils dit—et nous préférons perdre 5 p. 100 plutôt que d'avoir à subir des procès."

M. LEMIEUX: Ils ont accepté onze dollars sur cinquante, paraît-il.

M. PELLETIER: Ils ont accepté précisément 50 p. 100 de la somme versée et ils n'avaient versé qu'une fort minime somme. Tant pour le crédit du Canada qu'au point de vue des capitaux français qui émigrent au pays, je regrette sincèrement que cette malheureuse affaire ait eu lieu. Je ne veux pas me prononcer sur la question; seulement, à mon avis, personne ici, pas même le chef de l'opposition, si élevée que soit la situation qu'il occupe, n'a le droit de dire à cette Chambre que la question doit être l'objet d'une enquête, quand il n'y a pas matière à enquête, et alors que nous savons que ces Français s'inspirant de leur propre intérêt, ont décidé de vendre leurs actions. Si nous faisions enquête, quel serait le résultat? Nous constaterions non pas que ces Français ont perdu de l'argent, par suite de la dépréciation de l'actif ou de la situation de la banque; mais qu'ils ont vendu leurs actions au prix qu'ils ont jugé bon d'accepter; oref, qu'ils sont enchantés d'être débarrassés de l'affaire, plutôt que de subir les ennuis d'un procès. Voilà toute la question, et faut-il qu'on nous en tienne responsables?

A coup sûr, le chef de l'opposition ne le saurait prétendre. Si pareils embarras ont surgi entre les actionnaires et la banque au sujet de la nomination des directeurs; si on a mis au rancart les fondés de pouvoirs, si on dit à la majorité qu'il fallait choisir un certain conseil, en sommes-nous responsables et le blâme doit-il en retomber sur nous? La banque a souffert de ces embarras; mais enfin, monsieur l'Orateur, la crédulité publique a ses bornes et le peuple tire quelque part la ligne de démarcation. En pareille circonstance, ce que je puis suggérer de mieux au député de Rouville, c'est de trouver un quatrième chapitre qui lui réserverait peut-être plus de succès que les trois premiers chapitres qu'il a traités aujourd'hui.

M. J. A. SEVIGNY (Dorchester) (texte): Monsieur l'Orateur, j'en suis à ma deuxième session comme député dans cette Chambre. Il m'est arrivé d'assister à des discussions acerbes, quelquefois très acerbes, et chaque fois, monsieur, j'ai constaté que ces discussions roulaient sur la province de Québec et sur les hommes politiques de cette province. J'ai constaté de plus, à regret, je dois le dire, que chacune de ces discussions ont été soulevées par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). C'est son affaire, je n'ai pas de conseils à lui donner; mais, dans mon humble opinion, je crois qu'il rend un bien mauvais service à sa province, un bien mauvais service à sa race, en l'affichant comme il le fait sans cesse devant les représentants de tout le Dominion.

J'ai assisté, comme tout le monde dans cette Chambre d'ailleurs, aux débuts de la banque Internationale du Canada. Ses débuts ont été très heureux. Cette banque ouvrit des succursales dans les principaux centres de la province de Québec. Son bureau chef, comme on le sait, est à Montréal, où elle a plusieurs succursales très prospères; elle en a également ouvert dans les

villes de Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke et ailleurs. J'ai entendu dire que partout elle faisait des affaires très heureuses.

Le certificat lui permettant d'ouvrir ses portes, lui a été accordé en novembre 1911, je crois. Nous avons eu une session l'année dernière, et jamais il n'est venu à la pensée de l'honorable député de Rouville, durant cette session, d'attaquer le Gouvernement, parce qu'il avait accordé la licence de cette banque, ses affaires étant très prospères. Mais il y avait un homme qui était très prospère dans la province de Québec, non seulement dans ses affaires financières, mais aussi dans la politique. Une des grandes victoires remportées dans la province de Québec, lors des dernières élections, fut celle de sir Rodolphe Forget dans les deux comtés de Charlevoix et Montmorency; de Montmorency surtout où sir Rodolphe avait à lutter contre les forces réunies du Transcontinental, du Gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et du conseil de ville de Québec. Or, malgré toutes ces influences coalisées contre lui, il sut remporter la victoire dans le comté de Montmorency aussi bien que celui de Charlevoix. Jusque-là, M. Forget avait été une grande personnalité dans les affaires, et voilà qu'il s'annonçait comme devant être aussi une personnalité marquante dans la politique. Il fallait donc l'écraser.

L'attaque commença à Paris, le mot d'ordre étant parti du Canada. Je ne veux pas dire que le député de Rouville a été l'un de ceux qui ont donné ce mot d'ordre. On commença à attaquer M. Forget parce qu'il était une force dans la politique canadienne, et les libéraux ne voulaient pas laisser parvenir un homme de la valeur de sir Rodolphe Forget. C'est alors que la guerre lui a été déclarée pour de bon. On lui fit la guerre sur la question de la banque Internationale, parce qu'un rapport aurait été fait au Gouvernement, lequel, dans l'opinion du député de Rouville et de ceux qui pensent comme lui, n'est pas ce qu'il y a de plus régulier.

L'honorable député de Rouville disait cet après-midi qu'il n'avait pas mentionné le nom de M. Forget. C'est vrai. Mais il aurait mieux fait de le mentionner, c'eût été plus honnête. Il a parlé d'un rapport qui a été fait au Gouvernement par M. Bird et certains directeurs. Et le juge Leet dit dans son jugement: J'aurais été justifiable d'amener un mandat contre le gérant général et les directeurs qui ont signé ce rapport.

Qu'on ne procède pas par insinuation. La vérité est que quand ce rapport a été fait, M. Forget était absent en Europe. Il ne l'a donc pas signé. Ce rapport a été signé par le vice-présient de la banque, M. Robert Bickerdike, député de la division de Saint-Laurent, Montréal. Je ne veux rien insinuer contre M. Bickerdike, bien loin de là, il a droit au respect de tous et je suis le premier à lui en rendre le témoignage

Il y a d'autres hommes politiques de grande valeur qui font partie de la banque, entr'autres sir Georges Garneau, l'ami du très honorable chef de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER: Il ne connaissait pas la transaction.

M. LEMIEUX: Et il a protesté.

M. SEVIGNY: Que diriez-vous, monsieur l'Orateur, d'un directeur de banque au capital de dix millions qui viendrait dire qu'il ne sait pas ce qui se passe dans le bureau de direction. Quant à moi, je dois déclarer que le chef de l'opposition a une plus petite opinion de son ami M. Garneau que j'en ai moi-même. Pour ma part, je considère MM. Bickerdike et Garneau comme des hommes parfaitement honorables.

Je ne veux rien insinuer non plus contre ceux qui se sont trouvés mêlés aux affaires du chemin de fer électrique de Québec et du chemin de fer du Saguenay. Il y a parmi eux des hommes pour lesquels j'ai beaucoup d'estime, comme le sénateur Casgrain, un ami politique de l'honorable député de Rouville, comme l'honorable M. Dubord, conseiller législatif à Québec, et le sénateur McKay, tous de bons libéraux. Est-ce à dire que tous ces messieurs sont malhonnêtes? Devons-nous procéder par insinuation pour jeter du discrédit sur ces messieurs? Pour ma part, je ne le ferai pas. Je laisse ce rôle au député de Rouville.

L'honorable député de Rouville s'apitoie sur le sort des Français qui ont perdu, dit-il, 580,000 piastres dans la banque Internationale. Et il disait, cet après-midi, que les Français sont les banquiers des banquiers; cela est vrai, mais si un de ces banquiers avait entendu le discours qu'il a prononcé cet après-midi, ne serait-il pas en droit de se dire: Le député de Rouville a une bien piètre opinion des talents financiers des Français?

Peut-on supposer, monsieur l'Orateur, que ces messieurs, avant de venir placer leur argent au Canada, ne se sont pas renseignés sur les placements à faire, et sur l'intégrité de ceux à qui ils se confiaient.

Comme vient de le dire l'honorable ministre des Postes, s'il s'est perdu cette somme cela est dû purement et simplement au fait que les Français qui ont mis de l'argent dans cette banque n'ont pas voulu verser le second appel qui a été fait.

On leur avait assuré que tout irait bien, et on était de bonne foi. Il m'est arrivé à moi-même de mettre de l'argent dans des affaires financières, on m'avait représenté que je n'aurais que 10 p. 100 à payer, et cependant. plus tard j'ai dû verser 20, 30, et même 50 p. 100. C'est le cas pour tous ceux qui prennent ce risque, qu'ils viennent de Paris ou d'ailleurs.

Quand on a demandé aux actionnaires français de continuer leurs versements, ils ont refusé. C'était leur affaire, mais qu'on ne vienne pas aujourd'hui en faire un reproche au Gouvernement ni au président de la banque, M. Forget. Ceci est injuste.

Il me semble, comme le disait, il y a un instant, l'honorable ministre des Postes, que la province de Québec ne s'en porterait pas plus mal, si on cessait, au moins dans cette Chambre, d'étaler nos petites misères devant les représentants du pays.

Ceci peut faire sourire le député de Rouville, mais jamais nous ne voyons nos compatriotes d'autre langue, soit de l'opposition, soit du côté ministériel, avoir des discussions personnelles comme nous en avons. Il me semble que nous avons tout à gagner à les imiter. L'honorable député en fera ce qu'il voudra, mais s'il s'agit de procéder par insinuation, nous pourrons nous rendre bien loin. Ceci me remet en mémoire ce qui s'est passé il y a trois ans, une affaire de banque également dans laquelle non pas des capitalistes français avaient perdu leurs fonds, mais une affaire de banque dans laquelle des ouvriers, des veuves et beaucoup de pauvres gens, avaient perdu des économies durement gagnées. Je veux parler de la faillite de la Charing Cross Bank, de Londres. Cette affaire a fait sensation au Canada. L'honorable député de Rouville sait qu'il n'a pas été ménagé dans la province de Québec; il a été attaqué plus qu'à son tour.

M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. SEVIGNY: J'ai la satisfaction de dire que je n'étais pas du nombre de ceux qui l'ont ainsi attaqué; j'étais incapable de faire des insinuations perfides comme celles qu'il a faites à mon adresse, lorsque je l'ai interrompu dans cette Chambre, la semaine dernière. Mais voici ce qui en est à propos du souvenir que je viens de rappeler, alors que l'on parlait de la faillite de la fameuse Charing Cross Bank. Il est arrivé qu'une certaine personne, qui a souvent combattu l'honorable député de Rouville, a suggéré en ma présence de faire une campagne d'insinuations contre l'honorable député au sujet de cette faillite.

M. LEMIEUX: Cela ne les a pas empêchés.

M. SEVIGNY: J'ai la satisfaction de dire que dans cette occasion, j'ai contribué dans la faible mesure de mes forces à empêcher cette campagne. Pour la raison que j'ai donnée tantôt, je me demande pourquoi toujours nous afficher dans des affaires comme celle-là, quand nous n'avons pas de preuve directe. Mais s'il s'agit de continuer ces insinuations, je crois que le député de Rouville aura à en souffrir plus que n'importe quel autre.

M. SEVIGNY.

Voltaire a dit: "mentez, mentez, il en restera toujours quelque chose". Cela est vrai. Jetez de la boue sur quelqu'un, et vous ne pourrez faire autrement que de le salir. Je n'ai pas l'intention de salir le député de Rouville qui est un Canadien français de talent; mais s'il veut absolument procéder par insinuation à l'égard de sir Rodolphe Forget, de l'honorable ministre des Postes, et du député de Dorchester, nous le suivrons sur ce terrain pour le plus grand désavantage de la province de Québec et aussi du député de Rouville.

Je tenais à faire ces quelques observations au sujet de cette question de la banque Internationale. J'en suis heureux, parce qu'en les faisant, je crois défendre un compatriote qui s'est distingué dans la province de Québec et qui, une fois disparu de la finance, ne sera pas remplacé, ni par l'honorable député de Rouville, ni par l'humble député de Dorchester. C'est un Canadien français distingué. Ses affaires ont pu n'être pas toujours heureuses, mais, en général, si nous regardons ce que le député de Charlevoix a fait dans la province de Québec, il peut se dire: "Je suis content de moi quand je me compare à des hommes comme ceux qui me jettent l'injure." Il a fait du bien à son pays et à sa race, et des hommes comme ceux-là, je suis toujours prêt à les défendre.

M. D. D. MACKENZIE (Cap-Breton-nord): Monsieur l'Orateur, il s'est dit beaucoup de choses sur cette question, des deux côtés de la Chambre, et l'honorable premier ministre, le ministre des Finances et le ministre des Postes ont mis beaucoup de chaleur et d'animation dans la discussion. Je ne vois pas qu'il y ait lieu de mettre de l'acrimonie dans le débat sur un sujet comme celui-ci qui demande plutôt à être étudié avec sang froid et impartialité. Les institutions de cette nature, qui jouissent des nombreuses prérogatives que le Parlement confère aux banques, sont nécessairement des créatures du Parlement et quand un député demande une enquête sur les opérations d'une banque, quand ces opérations lui paraissent incompatibles avec l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés, on ne doit pas supposer que ce député est mu par des motifs inavouables ou tout autre motif que celui de faire son devoir.

Dans le cas qui nous occupe, une institution de la province de Québec a obtenu un certificat l'autorisant à faire des opérations de banque; il est évident que ces opérations ne sont pas conduites d'une manière régulière, que sa position financière n'est stable et ne donne pas satisfaction au public, que d'honnêtes citoyens qui ont versé $12.50 pour chaque action qu'ils ont prise dans cette institution, cherchent au-

jourd'hui, par tous les moyens, à s'en débarrasser pour $5.

L'honorable ministre des Postes ne prétend voir dans cette situation qu'une répétition de ce qui a eu lieu à Majuba Hill; il voudrait qu'il y ait eu une panique, que les actionnaires français aient perdu la tête, qu'ils ne comprennent pas la situation et s'effraient sans raison. Je crois même qu'il est allé jusqu'à dire que cette banque est dans une excellente situation, que ses opérations sont conduites comme dans toutes les autres banques, que tout est pour le mieux et que les actionnaires français qui ont été frappés de panique et qui vendent leurs actions commettent une erreur.

M. PELLETIER: J'ai dit que la banque était prospère et faisait d'excellentes affaires, avant ce regrettable malentendu, entre les actionnaires et les directeurs.

M. MACKENZIE: Je n'avais pas bien saisi les explications données par le ministre des Postes. J'avais compris que l'événement regrettable auquel il faisait allusion était l'avis de motion qui avait été donné et le débat auquel cette motion a donné lieu.

M. PELLETIER: Pas du tout.

M. MACKENZIE: Je ne dirai pas que le Gouvernement a eu tort ou qu'il a mal agi dans cette affaire, mais en fin de compte, c'est lui qui est responsable de l'existence de cette institution financière. C'est lui qui lui a remis les lettres de créance qui l'accréditaient auprès du public et si sa situation n'était pas ce qu'elle aurait dû être, c'est le Gouvernement qui en était responsable. Il se trouve maintenant que les choses n'étaient pas ce qu'elles auraient dû être, qu'il y avait quelque chose de défectieux, qu'on avait caché certains détails, que personne n'a encore réussi à découvrir.

Le ministre des Finances, le premier ministre et le ministre des Postes sont montés à l'assaut, pour empêcher une enquête qui ferait découvrir ce qu'il y a d'irrégulier ou de défectueux dans cette institution. Pourquoi ne veut-on pas que le jour soit fait sur cette affaire? On disait, l'an dernier, qu'il y avait eu des irrégularités dans la fondation de la Farmers' Bank et qu'il fallait une enquête pour constater en quoi consistaient ces irrégularités. Le jour n'a pas encore été fait, mais j'espère qu'il se fera bientôt. On aurait dû profiter de la leçon, mais toutes les révélations que nous a valu la faillite de la Farmers' Bank n'ont pas suffi pour mettre le Gouvernement sur ses gardes car, il y avait à peine trois jours qu'il avait été appelé à la tête des affaires, lorsqu'il a accordé le certificat qui lui était demandé. C'est du moins ce qu'a prétendu l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) et il n'a pas été contredit. Je répète donc que le gouvernement actuel n'était au pouvoir que depuis trois jours, lorsqu'il a accordé le certificat à la banque Internationale. On nous a donné lecture des minutes de la dernière séance de l'ancien conseil de la trésorerie et ce document constate, jusqu'à l'évidence, qu'il y avait de graves questions à considérer et que l'étude en avait été laissée au Gouvernement qui devait succéder à l'ancien. A mon sens, le Gouvernement devrait saisir cette occasion pour démontrer à la Chambre et au pays que pendant les trois jours qui ont précédé l'octroi du certificat, il n'a rien épargné pour se procurer les renseignements nécessaires et qu'il a acquis la preuve que tout était en règle et à l'abri de tout soupçon. S'il n'y a rien à cacher, le Gouvernement devrait défier toute enquête. Si, d'un autre côté, le Gouvernement s'est contenté de prendre les documents pour ce qu'ils valaient, et s'il a accordé le certificat sans autre enquête, je maintiens qu'il n'a pas fait tout son devoir et s'il est démontré aujourd'hui qu'il y avait quelque chose d'irrégulier, il doit en porter la responsabilité.

Je n'ai pas été peu surpris d'entendre le premier ministre parler avec autant de feu des enquêtes judiciaires qui ont eu lieu dans la province de Québec et la seule excuse que je lui trouve, c'est qu'il n'est pas au courant des détails de l'affaire. Il est beaucoup mieux renseigné que moi sur les opérations de banque en général, car je crois savoir qu'il a été directeur d'une des plus importantes institutions financières du pays, mais je n'ai pas de peine à croire qu'il n'a pas été mis au courant de tous les détails de l'affaire qui nous occupe.

M. BORDEN: Mon honorable ami me permettra de lui faire observer que je ne suis directeur d'aucune banque.

M. MACKENZIE: Un ci-devant directeur.

M. BORDEN: Oui.

M. MACKENZIE: Quoi qu'il en soit, je n'excuse pas et je ne puis pas excuser l'honorable premier ministre d'apporter tant de chaleur et d'irritation dans la discussion d'un point de droit et de chercher à faire croire à la Chambre qu'il s'agit d'une question qui a été soumise à un tribunal, que nous avons le dossier complet sous les yeux, que le jugement a été rendu et que le Parlement n'a pas qualité pour reviser la décision d'un tribunal supérieur. Cette opinion d'un avocat aussi distingué que l'honorable premier ministre sera acceptée sans conteste dans la Nouvelle-Ecosse et partout où l'honorable premier ministre est connu de réputation, mais quelques-uns seront peut-être surpris d'apprendre que cette question n'a jamais été soumise à un tribunal. Mon honorable ami peut-il citer

une seule cause criminelle qui ait été jugée sans qu'il y ait eu la moindre pièce de procédure? Quand des voleurs ont été traduits devant un tribunal, quand une grave accusation de vol a été portée, est-il déjà arrivé qu'un mandat ait été lancé, que la cause ait été entendue et que le tribunal ait rendu son jugement sans qu'une pièce de procédure ait été faite, sans qu'un trait de plume ait été donné? Pour ma part, je ne connais pas de cas semblable et c'est cependant ce qui a eu lieu dans la présente affaire. Ce M. Leet que l'on parade partout comme un juge, est un simple juge de paix; un magistrat de police, rien de plus. Il n'est pas magistrat d'un tribunal supérieure dans la province de Québec, c'est un simple juge de cour correctionnelle, un juge de paix, comme nous disons dans la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable premier ministre doit se rendre compte du peu d'effet qu'il produirait dans une assemblée publique, dans la Nouvelle-Ecosse, s'il déclarait qu'un juge de paix de cette province a refusé de condamner à subir son procès, un homme sur lequel pesaient de graves accusations. Il ferait tout simplement rire de lui s'il osait recourir à un pareil argument. Si un magistrat refuse d'intervenir, on n'a qu'à s'adresser à un autre; ses décisions n'ont rien de définitif. Dans le cas qui nous occupe, il s'agit du vol de millions de dollars; il s'agit de fraudes qui non seulement sont de nature à causer des pertes considérables dans ce pays, mais qui peuvent aussi causer un tort irréparable à notre réputation à l'étranger, et l'on vient nous dire qu'un simple magistrat peut refuser d'émettre un bref en disant: je suis d'opinion qu'un jury ne trouverait pas cet homme coupable si je le condamnais à subir un procès. Ce côté de la question ne le regarde pas. S'il y a matière à procès, tout ce qu'il a à faire c'est de renvoyer l'accusé devant un tribunal supérieur. Ce magistrat n'a pas pu entendre l'autre partie.

M. PELLETIER: Au contraire, le code pénal y pourvoit.

M. MACKENZIE: Nous n'avons qu'un code au Canada et il est en vigueur dans la province de Québec comme dans la Nouvelle-Ecosse et toutes les autres provinces. Or, il s'agit ici d'une offense criminelle et l'autre partie ne peut pas être entendue devant un magistrat.

M. PELLETIER: Oh oui!

M. MACKENZIE: Pas du tout.

M. PELLETIER: S'il en était ainsi, ce serait une mauvaise loi.

M. MACKENZIE: L'autre partie peut être entendue, mais s'il est décidé qu'il y a matière à procès, le procès de l'accusé ne peut pas avoir lieu devant le magistrat. Je maintiens sans crainte d'être contredit par l'honorable premier ministre, qu'un magistrat ne peut pas entendre la cause et que du moment qu'il lui est démontré qu'il y a matière à procès, son devoir est de renvoyer l'accusé devant le tribunal compétent. Ce magistrat dit dans son jugement: Je serais parfaitement en droit d'émettre un mandat; j'avais assez de preuves devant moi pour agir ainsi. Alors, son devoir était d'émettre le mandat, de faire comparaître l'accusé devant lui et de la condamner à subir son procès devant le tribunal compétent, comme le veut la loi. Si un mandat n'est pas émis et si l'accusé Bird n'est pas amené devant le magistrat, ce dernier n'a aucune juridiction; il n'a jamais eu qualité pour se prononcer sur l'accusation ou sur l'accusé. Cette enquête a été une parodie de la justice et il n'est pas permis à un homme occupant une position aussi responsable que celle de premier ministre de déclarer publiquement qu'une enquête a été faite et que l'accusé a été acquitté. C'est ce que l'on voudrait faire croire au public, en réalité, l'accusé n'a jamais été arrêté, n'a jamais été mis en état à avoir à subir un procès, quand le magistrat qui prétend avoir fait une enquête n'avait aucune juridiction pour la faire. Tout cela n'empêche pas que des hommes occupant une haute position dans cette Chambre prétendent qu'il ne doit pas y avoir d'autre enquête, que la cause a déjà été entendue et qu'il n'y a plus à y revenir.

Le peuple de la République française qui est renommé pour les idées de justice et d'équité qu'il entretient et qui recherche le pourquoi de tout, ne se formera pas une très haute opinion de ce Parlement et de ce Gouvernement et même de notre pays tout entier, lorsqu'il apprendra que cette enquête a été partiale; qu'un petit nombre seulement des principaux employés de nos banques se sont intéressés à la question à seule fin d'en diminuer l'importance et que le Gouvernement de ce pays accepte cela comme constituant une enquête complète et finale sur toute cette affaire. A mon sens, ce n'est pas là une enquête. J'estime qu'on se trouve ici en présence de toute une série d'irrégularités; qu'il y a anguille sous roche, parce que notre population se trouve à perdre son argent et que l'on admet l'existence d'une transaction frauduleuse dans le cas des rapports présentés au Gouvernement et en ce sens encore qu'en dépit de tout cela, on ne tient personne responsable de cette anomalie flagrante. Certes, s'il n'y avait que ces états frauduleux adressés au Gouvernement et si l'on tenait compte de l'impasse où un gouvernement précédent s'est trouvé acculé dans le cas de cette affaire, des difficultés

dans lesquelles se sont débattus les pauvres habitants de cette région qui avaient déposés leurs économies dans cette institution, on pourrait se demander avec raison pourquoi tout cela ne devrait pas faire l'objet d'une enquête complète, à seule fin de bien faire comprendre à notre population que le Gouvernement se proposerait de tenter tous les efforts possibles pour mettre au jour jusque dans leurs moindres détails des transactions de cette nature. On devrait faire bien comprendre aux institutions financières de ce pays qu'elles ne peuvent compter sur l'appui du gouvernement, si elles ne remplissent pas toutes les conditions qui leur sont imposées en retour des privilèges qu'on leur accorde, en ne se livrant qu'à des entreprises et qu'à des transactions honnêtes. Je crois que cette enquête devant un magistrat n'a aucune valeur pratique. Ce n'est ni plus ni moins qu'une farce et tout reste encore en l'état où il se trouvait avant que cette quasi-enquête ne fût commencée. Je fais ces observations afin que, telles qu'elles sont, elles fassent voir à la population de ce pays que je ne suis aucunement touché par l'éloquent appel qu'a fait le très honorable premier ministre en faveur de cette enquête présidée par un magistrat et qui ne mérite certainement pas son approbation pas plus qu'elle ne se recommande au jugement favorable de quiconque d'entre nous comprend la marche qu'il faut observer dans la procédure qui relève des tribunaux criminels.

M. PAUL E. LAMARCHE (Nicolet): J'éprouve quelque embarras à définir ce qu'est un juge, prenant, ainsi que c'est mon cas, la parole après mon honorable ami de Cap-Breton-nord (M. Mackenzie) qui a eu l'honneur de siéger assez longtemps sur le banc pour savoir la définition qu'il convient de donner d'un juge. Toutefois, dans la province de Québec tout aussi bien que dans chacune des autres provinces du Dominion du Canada où le Code criminel est en vigueur, un juge, c'est quelqu'un qui a le pouvoir d'enquérir sur les accusations qui de leur nature tombent sous le coup de ce Code et d'en décider; il a également le droit d'imposer une pénalité à celui qui comparaît devant lui et même de l'envoyer en prison s'il le trouve coupable de la faute qu'on lui reproche. On trouve également dans le Code dont je parle une disposition décrétant qu'il existe certains délits qui relèvent de la juridiction de deux juges de paix et notre Code ajoute qu'un magistrat de la province de Québec a le même pouvoir que celui conféré à deux juges de paix et qu'une offense de la nature de celle dont mon honorable ami a parlé relève de la juridiction de deux juges de paix qui peuvent en prendre connaissance et que si l'accusé préfère être jugé par ces deux juges et que s'il est trouvé coupable, ces magistrats peuvent l'envoyer en prison. Ce Code décrète encore que si l'accusé préfère ne pas être jugé par deux juges de paix ou par un magistrat qui a les pouvoirs de deux juges de paix, c'est le devoir de ce magistrat de condamner l'accusé à subir son procès devant douze de ses pairs. Mon honorable ami a parlé à la légère quand il a qualifié de farce le procès qui s'est développé devant le juge Leet. Je n'argue pas maintenant au sujet du laps de temps qui s'est écoulé entre le dépôt de la plainte et le prononcé du jugement, car cela ne fait pas partie de la ligne d'argumentation que je me suis tracée. Tout ce que le dossier nous apprend, c'est que la cause est venue devant le juge Leet qui avait pleins pouvoirs de faire une enquête à ce sujet; que le juge Leet, avant de permettre qu'on lançât un mandat d'arrestation, a fait venir devant lui tous les témoins qui pouvaient jeter de la lumière sur la cause et qu'après avoir questionné plus de témoins qu'on en n'interrogerait dans les causes ordinaires, il a décidé qu'il n'y avait pas matière à procès, parce qu'il ne pouvait y avoir d'accusé et qu'en conséquence, il ne pouvait être question pour lui de signer un mandat d'amener.

Voilà ce qu'il a décidé, non seulement après avoir entendu un témoin ordinaire, mais encore après avoir appelé devant lui M. Knight, le secrétaire de l'association des banquiers du Canada. Après que le juge Leet eût fait connaître au témoin toutes les circonstances de la cause et après qu'il lui eût demandé si ces faits relevaient ou non de l'offense reprochée dans la plainte, M. Knight répondit—et je crois qu'il est bien la meilleure autorité qu'on pût trouver dans la cause—que la procédure ne différait pas de celle qu'aurait suivie toute autre institution de cette nature. Je conclus donc, ou bien que M. Knight ignore son genre de commerce—et je ne veux pas prononcer un jugement semblable dans le cas d'une homme qui a été choisi par les plus grands banquiers du Canada—par des hommes qui se sont distingués en qualité de financiers en notre pays ou bien que toutes les autres institutions ne diffèrent pas de la banque Internationale dont on devrait envoyer tous les directeurs en prison, s'il fallait en croire mon honorable ami. S'il est vrai que celui-ci a rempli la fonction de juge durant un certain nombre d'années, il n'est pas moins exact de dire qu'à mon sens M. Knight, qui jouit de la confiance de tous les hommes de la finance au Canada, connaît peut-être assez de ce commerce pour énoncer un avis dont un magistrat compétent—si l'on ne me permet pas de l'appeler juge—comme l'est M. Leet devrait tenir compte avant de rendre une décision. Si

M. le juge Leet ne possède pas les aptitudes requises, notre procédure nous fournit d'autres moyens pour nous adresser à un autre tribunal. La décision a été: "Il n'y a pas offense qui relève du Code criminel. J'en arrive donc à la conclusion qu'il est de mon devoir, tel qu'indiqué par ce Code, de dire que je ne crois pas que j'aurais raison de signer ce bref d'amener." M. le juge Leet n'avait pas le droit de renvoyer un accusé devant un jury, lorsqu'il était convaincu qu'il n'existait pas de base à un délit punissable. Mon honorable ami a été jusqu'à dire que le Gouvernement, trois jours seulement après avoir pris la direction des affaires du pays, n'avait aucun droit d'émettre un certificat en faveur de la banque Internationale du Canada. Va-t-il soutenir que le Gouvernement pouvait exercer ce pouvoir deux ou trois semaines après son arrivée au timon des affaires, mais qu'il n'aurait pas agi en cette façon le lendemain du jour qu'il a pris les rênes de l'administration?

M. McKENZIE: Mon honorable ami fait erreur, je n'ai pas dit cela.

M. LAMARCHE: Je crois que mon honorable ami s'est servi des mots: "trois jours seulement après leur arrivée au timon des affaires, ils ont délivré un certificat, sans même étudier plus profondément la question." Si je me trompe, je demande à mon honorable ami de me faire voir mon erreur.

M. McKENZIE: J'ai dit que les ministres n'auraient pu faire une enquête très approfondie dans l'espace de trois jours, le seul laps de temps qu'ils eussent à leur disposition. Je n'ai jamais soutenu qu'ils n'avaient nul pouvoir d'agir en cette occurrence.

M. LAMARCHE: Je vais démontrer que l'ancienne administration avait étudié cette question durant quelques mois. C'est peut-être pour cela que le Gouvernement que nous avons aujourd'hui a pu en arriver, avec le concours des fonctionnaires du ministère, à une décision en moins de trois jours. Mes honorables amis étaient sur le point d'accorder ce contrat, s'ils avaient conservé le pouvoir un peu plus longtemps. L'honorable député dit que le Gouvernement est responsable de toutes les fautes d'une institution qui excède ses pouvoirs. Je ne débattrai pas ce point avec lui maintenant; cependant, je crois que les pouvoirs d'une banque sont indiqués dans sa propre charte et dans la loi des banques. Elle peut accomplir tous les actes que ne lui défend pas de faire sa charte, ni la loi des banques, du moment qu'elles ne viennent pas en conflit avec la loi du pays. Dans ce dernier cas, la procédure à suivre est indiquée, soit dans la loi des banques, soit dans notre Code criminel ou dans notre législation civile. Voilà ce que mon honorable ami sait parfaitement. L'honorable député de Rouville (M. Lemieux), qui semble connaître du commencement à la fin l'histoire des banques dans lesquelles je constate qu'un grand nombre de ses amis sont intéressés, pourrait-il, aujourd'hui, s'il le désirait, déposer une plainte devant aucune cours de justice de la province de Québec. Je ne suis pas ici pour défendre celui-ci ou celui-là; ma mission n'est pas de prendre la défense de sir Rodolphe Forget qui, au reste, peut se défendre lui-même; je ne suis pas ici pour me faire le champion de la banque Internationale, car je ne possède pas le moindre intérêt dans cette institution financière; je ne suis pas ici pour défendre les actionnaires français; s'ils ont consenti à vendre leurs actions au-dessous du pair, ils ne peuvent accuser personne de cette faute; mais je prends la parole, parce que l'on semble croire que le status de cette banque est de la nature de celui qui relève d'influences politiques, ce qui aurait pu être le cas de la banque de Montréal ou celui de toute institution de cette nature.

Une banque est comme la femme de César: elle doit être au-dessus de tout soupçon, qu'importe le chiffre de son capital-actions. Si dans un journal quelconque, qu'importe le chiffre de son tirage, on publie aujourd'hui la nouvelle qu'un détournement de fonds quelconque ou qu'un larcin quelconque a été commis par les directeurs ou les premiers employés d'une banque quelconque, je dis que demain cette banque périclitera; qu'il y aura une course sur elle et que si cette institution n'est pas établie sur des bases presque immuables, elle sera en déconfiture. Si dans quelques jour nous avions ici un projet de loi, appuyé par le parti libéral et qui laisserait planer du doute sur les opérations de la Banque Internationale, nous verrions les déposants, les actionnaires et spécialement ceux d'entre ces derniers qui habitent l'étranger, placer leur cause entre les mains de quelques avocats qui feraient certaines enquêtes et ce serait alors que les difficultés commenceraient; l'ère des procès serait ouverte et après tout ce qu'on aurait dit, on devrait en arriver à la conclusion que ce qui vaudrait mieux, ce serait de recevoir ce qu'on pourrait retirer du prix de vente du capital-actions. Les anciens actionnaires ou quelques autres hommes de finances courageux ont payé leurs actions le prix qu'on en réclamait, ce qui est parfaitement reconnu; aujourd'hui la banque n'est aucunement en déconfiture; elle est sur le point de se fusionner avec une autre institution qui est loin d'être sur le chemin de la banqueroute. Je crois que notre seul devoir est de voir si le public est ou non protégé suffisamment. Je réponds dans l'affirmative, en m'appuyant sur les états que nous avons vus et qui nous sont

soumis et sur ce qu'il nous a été donné de constater même dans les rapports des tribunaux de juridiction civile ou de juridiction relevant du Code criminel de la province de Québec à Montréal. S'il a surgi des difficultés entre les directeurs, les actionnaires et les principaux employés de ces institutions, ce n'est pas parce que cette banque va se fusionner avec une autre; ce n'est pas parce qu'on a émis un certificat que ce malaise s'est produit et que les droits que possédaient les directeurs, les employés supérieurs et les actionnaires se sont trouvés perdus. Ces personnes auront toujours leur recours, d'après la loi britannique, aux tribunaux de ce pays, de juridiction civile ou de juridiction relevant du Code criminel. Nous devons envisager cette question dans un esprit public et cesser d'effrayer notre population; notre devoir est d'encourager plutôt ces institutions qu'elles aient eu des préférences pour le parti libéral, ou qu'elles aient appuyé la politique prônée par les conservateurs; peu importe qu'elles soient les alliées ou les ennemis de l'honorable député de Rouville. Si l'on nous présente une requête injuste, il est de notre devoir de la rejeter, mais si elle est raisonnable et légitime, il nous incombe d'y faire droit.

Si, dans l'examen de cette question, nous savons nous mettre au-dessus de ces préjugés politiques, de ces défiances qui ont leur raison d'être, non pas dans les circonstances qui ont présidé à la fondation ou au développement de l'institution, mais qui remontent à une époque bien antérieure à la conception même de cette entreprise, nous nous rendrons compte qu'il est de notre devoir de reconnaître au peuple son droit: un appel aux tribunaux compétents en vue de faire rendre justice à qui justice est due.

M. LEMIEUX: Je ne me propose pas de retenir la Chambre bien longtemps à la suite de la discussion prolongée qui a eu lieu cet après-midi relativement à cette motion. Je tiens à dire cependant que les expressions très fortes dont s'est servi ce soir mon honorable ami le ministre des Finances, déclarant que mon exposé de la situation reposait sur de téméraires affirmations, m'ont indigné. Je n'ai pas parlé étourdiment; j'ai dit la vérité, toute la vérité, et rien que la vérité. J'ai déclaré que les directeurs provisoires de cette banque s'étaient adressés à l'ancien Gouvernement en vue d'obtenir leur certificat, et que leur demande avait été rejetée. En faisant cette affirmation, je n'étais mû par aucun sentiment d'animosité politique. J'ai déclaré cet après-midi et ce soir que je n'ai jamais un seul instant mis en doute la bonne foi de mon honorable ami le ministre des Finances, lorsqu'il a accordé ce certificat après la chute de l'ancien Gouvernement. J'ai affirmé très nettement que, à mon avis, l'honorable ministre avait agi de bonne foi dans cette circonstance. Je me suis borné à faire l'historique des pourparlers entre les directeurs et le Gouvernement, et j'ai ajouté que, l'ancien Gouvernement ayant refusé de délivrer un contrat, nos adversaires, comme je le crois encore, auraient pu se montrer plus circonspects dans les circonstances. Il est possible que le mot anglais "refuse" ne comporte pas exactement le sens que j'avais à l'esprit. La demande fut faite en juillet; l'ancien ministère démissionna en octobre, et depuis juillet jusqu'à la date de l'élection, les directeurs provisoires sollicitèrent sans répit, je dirais même de jour en jour, l'émission du certificat, mais nous montrâmes la même ténacité à en refuser l'émission. Dans un sujet de cette importance l'honorable ministre ne devrait pas jouer sur les mots; il est avocat de trop de distinction, et, en outre, occupe en cette Chambre et dans le pays une position trop éminente et responsable. Ce que je voulais faire comprendre, c'est que l'ancien Gouvernement avait refusé d'émettre le certificat, et j'irai plus loin. L'honorable ministre est tous les jours en relations avec les employés de son ministère; qu'il accorde une enquête, lorsque cette question viendra sur le tapis,—cela ne manquera pas,—et les employés de son ministère attesteront sous serment que le conseil du trésor sous l'ancien régime refusa de délivrer le certificat. Le très honorable premier ministre ne l'ignore pas, c'est affaire très délicate et très grave de rejeter les demandes de directeurs provisoires, mais cela rentre dans les attributions du conseil du trésor.

Ces personnes ont essuyé des refus de temps à autre, jusqu'à ce qu'après les élections, comme elles persistaient toujours dans leurs demandes, l'honorable M. Fielding finît par leur dire ce que mon mon honorable ami a lu ce soir, extrait des minutes du conseil du trésor. J'étais présent, monsieur l'Orateur, et je parle en connaissance de cause. Je n'ai pas commis d'indiscrétion en déclarant ce soir que nous avions refusé cette autorisation. Puis l'honorable ministre agréa leur demande, et je ne l'en blâme pas; je serais plutôt porté à blâmer quelques-uns de ceux qui l'entourent et qui savaient, de notoriété publique à ce moment, l'existence de cette entente établissant une communauté de gains entre un groupe d'intéressés, et distinguant entre le groupe des actionnaires canadiens et celui des actionnaires français. Cela était bien connu dans le temps. En outre, quand à moi, du moins, je savais parfaitement que M. D'Aoust, actionnaire pour deux millions, avait dû, sur ma propre initiative, cesser d'exploiter une lote-

rie à Montréal. Sûrement, il m'était loisible d'exprimer une opinion à titre de membre du conseil du trésor et de déclarer que j'avais de trop graves doutes quant à la solvabilité financière de cet homme pour lui délivrer un contrat. Je le répète, les observations faites cet après-midi par l'honorable ministre m'indignent. Se figure-t-il, par hasard, que cela m'amuse, que j'ai du plaisir à remplir ce triste devoir et d'informer la Chambre des circonstances malheureuses dans lesquelles cette banque et ses actionnaires étrangers se trouvent aujourd'hui? Ce n'est pas la haine qui m'inspire; je n'ai nommé personne; je remplis un devoir public, rien de moins, rien de plus; et je dis que je ne comprends pas la vivacité à laquelle se sont laissés aller le très honorable premier ministre (M. Borden) et le ministre des Finances. Ils paraissent croire qu'il s'agit d'un débat politique entre libéraux et conservateurs. Comme le déclarait le très honorable premier ministre, il y a un instant, cette banque compte des actionnaires des deux côtés de la Chambre; ce n'est donc pas une question de parti; et pour bien mettre l'honorable ministre pleinement au courant de mon attitude dans cette affaire, je dirai que je suis loin d'avoir intérêt à soulever cette question devant le public. On a cité des noms: celui de l'honorable représentant de Pictou, celui de l'honorable représentant de Toronto-centre, et celui de mon cher ami le représentant de la division Saint-Laurent de Montréal. Parmi les noms des actionnaires canadiens de cette banque, je vois celui de mon propre associé, avocat à Montréal, pour un montant de $10,000 d'actions. Ainsi donc, mon propre intérêt personnel me conseillerait de me taire. Mais cela ne me retient pas; il s'agit d'un devoir public à remplir, et je déclare à l'honorable représentant de Nicolet qui vient de prendre la parole, que ce n'est pas ici une question de race ou de province, non plus qu'un question d'amitié pour celui-ci ou celui-là. Le devoir du Gouvernement, le devoir du Parlement est de voir à ce que justice soit faite non seulement à notre population canadienne, mais aux étrangers qui ont engagé de leurs capitaux dans cette entreprise.

M. CODERRE: Se plaignent-ils?

M. LEMIEUX: Ils se plaignent amèrement, et mon ami le Secrétaire d'Etat, qui a beaucoup de temps à donner à la lecture aimera sans doute à prendre connaissance des plaintes des actionnaires français qui ont paru dans les journaux de là-bas et dont je lui donnerai communication. Je lui communiquerai les lettres que le très honorable gentleman a reçues et que j'ai reçues moi-même d'actionnaires français de la banque Internationale. Au reste, il suffira que l'honorable ministre jette les yeux sur le "Monetary Times", de Toronto, feuille qui compte cinquante ans d'existence; qu'il parcoure les deux ou trois derniers numéros qui ont précédé ou suivi la décision de M. le juge Leet. Mais l'honorable ministre vit à Montréal; il lit, certainement, les journaux de cette ville, qu'il prenne connaissance de ce qui a paru depuis des mois dans des journaux favorables au Gouvernement.

Un hon. DEPUTE: "L'Action"?

M. LEMIEUX: "L'Action" a publié des articles de semaine en semaine. Je ne considère pas que l'"Action" fait autorité, mais je renvoie la Chambre aux articles qui ont paru dans un journal très connu de Québec, "Le Soleil", sous la signature du rédacteur en chef, M. D'Hellencourt.

M. CODERRE: Est-il sujet anglais?

M. LEMIEUX: Je l'ignore.

M. CODERRE: Il est libéral?

M. LEMIEUX: Mon honorable ami n'ignore pas que l'"Action" m'est franchement hostile. Elle a pris parti pour le Gouvernement au cours de l'élection dernière, mais je ne désire pas mêler ici les questions de parti. Conservateurs comme libéraux perdent des milliers de dollars dans cette entreprise. Sous la signature responsable de M. D'Henlencourt, toute cette affaire a été dénoncée des mois durant. Mon honorable ami me demande s'il est sujet anglais; je l'ignore, mais je pense qu'il l'est. Voilà vingt ans qu'il demeure au pays; il a vécu dans l'Ouest, je suis convaincu que le ministre des Travaux publics le connaît. C'est un citoyen respectable qui jouit de la confiance et du respect du public dans Québec.

M. PELLETIER: Non, non.

M. LEMIEUX: A plusieurs reprises il a été président de la tribune des journalistes à Québec. Mais surtout, la question a été discutée des mois durant au Canada et en Europe. Le directeur général des Postes a affirmé que je m'étais livré à des attaques personnelles. Je n'ai nommé personne. Il a affirmé que j'avais soulevé cette question dans cette enceinte dans le but d'humilier quelqu'un. Je ne désire humilier personne, mais si quelqu'un se place dans une situation humiliante, ce n'est pas ma faute. Je n'ai nommé personne, et je serais le dernier à vouloir fouler aux pieds un adversaire politique.

Je n'ai aucune raison d'en vouloir à l'honorable député dont le nom a été mentionné cet après-midi; mon honorable ami a déclaré que j'avais soulevé ces diverses questions dans le but de l'humilier, je lui dirai ceci: lors du retour de sir Rodolphe Forget de France, le printemps, ou l'été dernier, j'oublie la date exacte, mais peut-

être l'honorable représentant de Dorchester (M. Sévigny) qui l'a accompagné en France sera-t-il à même de me fixer. . .

M. SEVIGNY: Et sir Rodolphe a été fort bien reçu.

M. LEMIEUX: En quel mois est-il revenu?

M. SEVIGNY: A la fin de mai.

M. LEMIEUX: Je me trouvais un jour, par hasard, dans un restaurant, et sir Rodolphe était à une table, tandis que j'étais à une autre avec mon associé. Un de ses invités, l'ancien député de Berthier, qui est aussi actionnaire dans cette banque, vint à moi et me dit: "Sir Rodolphe a l'impression que vous êtes l'auteur des articles qui ont été publiés contre lui dans les journaux canadiens." C'était une idée des plus bizarres, car le journal qui avait publié ces articles s'était montré depuis des années très désagréable à mon endroit, et toute la campagne de dénigrement qui s'était poursuivie contre moi, au dire de l'honorable représentant de Dorchester, avait eu l'"Action" pour organe. Après avoir reçu ce renseignement de la bouche de l'ancien représentant de Berthier, je me rendis à mon bureau et je lui écrivis dans les termes suivants:

Cher sir Rodolphe,—J'apprends avec regret que vous avez l'impression que je suis l'auteur ou l'inspirateur de la campagne qui se poursuit contre vous en France et au Canada. Laissez-moi vous donner l'assurance que, ni directement, ni indirectement, je ne suis l'inspirateur ou l'auteur d'une telle campagne. Je n'ai jamais de ma vie pratiqué le chantage...

J'étais d'avis dans le temps que les articles publiés contre sir Rodolphe étaient des actes de chantage.

...Je n'ai jamais de ma vie pratiqué le chantage, et je ne commencerai pas aujourd'hui.

Votre bien dévoué,
RODOLPHE LEMIEUX.

Telle est la déclaration que je fis par écrit à sir Rodolphe Forget. Il avait cette impression; de qui la tenait-il?

M. LAMARCHE: Votre lettre l'a-t-elle convaincu?

M. LEMIEUX: Je ne convaincrai peut-être pas mon honorable ami, mais je sais que j'en convaincrai d'autres en donnant ma parole d'honneur. Je sais que mon honorable ami est très sensible sur ce sujet, mais je puis dire qu'un jour ou deux après j'ai rencontré sir Rodolphe Forget et je lui ai dit: "Je suis surpris que vous ne m'ayez pas accusé réception de ma lettre." "Eh bien!" me dit-il, "j'ai cru que cela n'était pas nécessaire. Vous avez dit que ce n'était pas vous. Je suis satisfait." Et il me donna la main. Depuis, je l'ai souvent rencontré et il m'a toujours serré la main. Il n'a jamais ajouté foi à cette fable, mais le même groupe, qui, d'après la déclaration du représentant de Dorchester, était prêt à entreprendre une campagne de mensonges et de calomnies contre moi l'a peut-être persuadé que je n'ai pas dit la vérité. Cependant, je ne crois pas qu'il le pense aujourd'hui.

Monsieur l'Orateur, je n'ai pas d'autre intérêt à servir que l'intérêt public, et le ministre des Finances et le premier ministre du Canada savent fort bien que l'opinion publique n'acceptera pas les explications qu'on a données ce soir. Au moment où celui qui est le gardien du trésor demande au Parlement de refondre la loi des banques, il sait parfaitement que l'opinion publique exigera que cette loi mette fin aux actes louches qui ont caractérisé la conduite des affaires de la banque Internationale.

Je le demande au ministre des Finances, approuvera-t-il un seul instant l'escompte d'un billet afin de payer à M. D'Aoust sa commission sur le placement des actions de la banque; approuvera-t-il la mention dans les rapports faits au gouvernement d'une telle opération comme un prêt courant, lorsque c'est une dette réelle? Je déclare que non, mais s'il approuvait une semblable opération, le public, les capitalistes, les déposants et les actionnaires canadiens protesteraient. Le ministre des Postes dit qu'il y a eu des procès. Qui a commencé les procès. Il est très regrettable qu'il y ait eu des procès, mais mon honorable ami connaît les vieux vers français:

Cet animal est méchant;
Quand on l'attaque, il se défend.

Les Français vinrent au Canada en compagnie de M. Archibald, jeune avocat brillant de Montréal, fils de M. le juge Archibald. Il avait enseigné le droit au Caire, en Egypte, et il exerce maintenant sa profession à Paris. Ils vinrent au Canada avec des procurations et, lorsqu'ils furent rendus à l'assemblée à laquelle ils voulaient corriger ce qui avait été fait, ils furent expulsés ni plus ni moins. Le ministre des Finances dira-t-il que des hommes qui représentaient la majorité des actionnaires devaient être expulsés ainsi d'une assemblée régulière? Les Français ressentirent cette conduite; ils s'adressèrent aux tribunaux, et si, après procès sur procès, ils consentirent à accepter la moitié de leur mise de fonds, ils ne doivent être accusés, comme ils l'ont été par le représentant de Nicolet, d'avoir été les coupables, les artisans de leurs malheurs.

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

M. LEMIEUX: Mon honorable ami l'a insinué; du moins, c'est ainsi que j'ai interprété ses paroles. J'ai compris qu'il

disait qu'ils avaient eu tort d'accepter la moitié de leur mise de fonds. Pourquoi l'ont-ils fait? En vertu du principe que faute de grives on mange des merles.

M. LAMARCHE: J'ai dit que l'acceptation de ce prix ne les privait pas du droit de s'adresser à n'importe quel tribunal de notre province.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami est trop intelligent, il a trop le sentiment de ses devoirs d'homme public pour soutenir une thèse semblable. Dira-t-il que c'est une bonne raison à donner aux actionnaires français qui se sont adressés sans succès à une cour de justice qu'ils peuvent avoir accès à d'autres tribunaux. Le voyage de France au Canada coûte cher. Mon honorable ami ne doit pas oublier que les actionnaires n'étaient pas tous d'aussi gros actionnaires que M. D'Aoust. Il y avait des veuves, des orphelins et de pauvres officiers français à la retraite qui avaient placé leurs économies à la banque Internationale. C'est au nom des veuves, des orphelins, des officiers et des soldats retraités que je prie le ministre des Finances d'agir avec prudence avant de permettre à la banque Internationale de se fusionner avec la Home Bank.

Encore un mot et je laisse cette question de côté. Le député de Dorchester a déclaré qu'il regrettait qu'un représentant de la province de Québec attaquât un autre représentant de cette province. Il avait à l'idée Saturne dévorant ses propres enfants et il était peiné de voir des attaques dirigées contre l'un des nôtres. Je le répète, il ne s'agit pas de race, ni de nationalité. L'argent n'a pas de nationalité; l'argent n'a pas de religion; c'est purement et uniquement une question de devoir. Le sentiment ne doit pas remplacer les affaires faites honnêtement. Ce n'est pas parce que la banque Internationale a été organisée dans la province de Québec que, à titre d'homme public, je refuserai d'accomplir mon devoir envers les actionnaires canadiens ou français. Si la même chose se passait dans la province d'Ontario, du Manitoba, dans la Saskatchewan, dans l'Alberta ou en Colombie-Anglaise, je ferais également mon devoir.

Mon honorable ami ne faisait pas partie de la Chambre lorsque celle-ci a été saisie de l'affaire de la Farmers' Bank. Je me rappelle que M. Fielding—et s'il y eut jamais au Canada un homme intègre, c'est William Stevens Fielding—a été pris à partie, cruellement attaqué; de fait, sa probité a été mise en doute, et du haut de maints trétaux politiques son nom a été accolé malicieusement aux noms de Travers et de Beattie Nesbitt.

Ceci n'est pas une question de race, ni une question de nationalité. Je me souviens que le représentant d'Algoma, qui était de la même nationalité et probablement de la même religion, bien qu'il n'eût pas la même intelligence, l'a cruellement attaqué tout une après-midi durant, malgré la franche déclaration que M Fielding avait faite sur le parquet de la Chambre et qui justifiait sa conduite dans cette affaire. Ceci n'est pas une question de races ni de provinces. Que l'honorable député ne débute pas dans la vie publique en admettant le principe qu'il doit être indulgent pour les fautes qui se commettent dans sa province.

Nous faisons partie de la minorité en ce pays, et il me semble que notre premier devoir envers cette province, envers nous-mêmes, est de prouver que nous connaissons ce qu'est l'honnêteté, que nous sommes prêts à la défendre, tout en condamnant la malhonnêteté là où elle existe.

Le ministre des Finances dit: "Oh! sir Rodolphe Forget n'était pas seul; il était président du conseil d'administration, mais le vice-président était M. Bickerdike, un membre respecté de cette Chambre et l'un des directeurs était sir George Garneau, ancien maire de Québec et président de la commission des champs de bataille". Il n'y a pas au Canada de citoyens plus respectables que sir George Garneau et M. Robert Bickerdike, mais je prierai le ministre des Finances de rendre visite à M. Robert Bickerdike, et de lui demander ce qu'il pense de ce que M. Borden a fait à son insu. Lorsqu'il aura les documents sous les yeux, il s'apercevra que M. Robert Bickerdike a protesté hautement à la première réunion des directeurs après l'acte irrégulier commis par MM. Bird et d'Aoust, acte qui n'était peut-être pas criminel, mais qui était certainement irrégulier et que mon honorable ami n'excusera et ne saurait excuser.

Quant à sir George Garneau, il a été le premier à apprendre cette opération louche de la bouche de M. Robert Bickerdike. Celui-ci se montra surpris, comme le juge l'a dit, et il fit immédiatement mander sir George Garneau comme son principal appui à la banque Internationale. Sir George Garneau vint à Montréal et rencontra M. Bickerdike. Ils se rendirent auprès de M. Bird, lui firent des remontrances et blâmèrent sa conduite, et M. Bird admit que son acte était irrégulier. Lorsque la population canadienne connaîtra ces faits, en dépit de l'éloquence du premier ministre et du ministre des Finances dans leur réponse aux observations très considérées que j'ai faites aux sujet de toute cette affaire. . .

M. WHITE: Trop modérées.

M. LEMIEUX: Oui, beaucoup plus modérées que les commentaires que le ministre a lus, j'en suis certain, dans le "Monetary Times" que j'appellerai un journal conservateur.

M. WHITE: Je ne crois pas qu'il se mêle de politique.

M. LEMIEUX: C'est un journal financier et il doit être conservateur. En tout cas, c'est une vieille institution, et si mon honorable ami compare mes observations de cet après-midi aux comptes rendus du "Monetary Times", il se dira, je n'en doute pas: Ai-je pu m'oublier au point de dire à la Chambre que le représentant de Rouville exagère, insinue, procède par des sous-entendus, lorsqu'il expose seulement les faits réels? Mon honorable ami est maintenant de meilleure humeur, il sourit. Les actionnaires, eux, ne sourit pas, ils pleurent. Le ministre des Postes ne sourit pas, parce qu'il est en partie responsable du dernier épisode, non pas qu'il y ait porté la main; mais, ainsi que je le disais cet après-midi, il a préparé la voie aux deux autres opérations que j'ai exposées à la Chambre.

M. PELLETIER: De quelle manière? cela est-il juste?

M. LEMIEUX: Le ministre des Postes a lui-même avoué que son nom figurait dans le prospectus; cependant, le prospectus se servait de son nom, non de son nom tout court, mais de son titre de ministre des Postes du Canada.

M. PELLETIER: Est-ce ma faute?

M. LEMIEUX: Mon honorable ami a dit et il répète qu'il ne le savait pas avant de l'apprendre de moi.

M. PELLETIER: Il s'agit de la banque Internationale; y a-t-il eu un prospectus pour cette banque?

M. LEMIEUX: Oui.

M. PELLETIER: Donnez-nous-le.

M. LEMIEUX: Je ne l'ai pas. Je demande communication des papiers. L'honorable secrétaire d'Etat est trop arrogant. Il en saura un peu plus long. Au lieu de mâcher de la gomme dans cette Chambre, il saura, lorsqu'il aura consulté les archives du secrétariat d'Etat, qu'il y avait un prospectus.

M. CODERRE: Vous ne le savez pas et cependant vous l'affirmez; c'est différent chez moi.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne sait pas ce qui se passe dans cette Chambre, car il ne parlerait pas ainsi. Les motions que j'ai faites cet après-midi nécessiteront des recherches par mon honorable ami dans les archives du secrétariat d'Etat et le ministre des Finances, de même que le conseil du trésor devront examiner les documents que j'ai demandés. J'ai dit ce que j'avais à dire et rien de plus. J'ai rempli un devoir envers le peuple. Je regrette seulement une chose, c'est l'esprit dans lequel l'honorable premier ministre et le ministre des Finances ont accepté ma motion. Mais je sais que, dès demain, de toutes les parties du pays, et principalement de l'Ontario, sous l'inspiration, sans doute, du 'Monetary Times", viendront des protestations qui porteront l'honorable ministre à réfléchir sérieusement et à accorder l'enquête que le public demande.

(La motion de M. Lemieux est adoptée.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Demetrius Crozier, éclusier à Merrickville (Ont.).—M. Proulx.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Patrick Cussuck, éclusier à Merrickville (Ont.).—M. Michaud.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Joseph H. Webster, éclusier à Nicholson (Ont.).—M. Pacaud.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Cyrus O'Neil, éclusier à Nicholson (Ont.).—M. Kyte.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Bert Johnson, chef éclusier à Nicholson (Ont.).—M. Turgeon.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de John Mackoy, gardien de pont à Beckett (Ont.)—M. Lanctôt.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de John Mackay, gardien de dien de pont à Burritt's Rapids (Ont.).—M. Papineau.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Edward Proctor, éclusier à Burritts's-Rapids (Ont.).—M. Neely.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de George L. Brown, préposé au phare fédéral à Prescott (Ont.), et à la nomination de son remplaçant.—M. Proulx.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de John Merrifield, chef éclusier à Burritt's-Rapids (Ont.), et à la nomination de son remplaçant.— M. Chilshom.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de James McLees, maître de poste à Bishop-Mills, comté de Grenville (Ont.), et à la nomination de son remplaçant. —M. Proulx.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations, se rapportant en quoi que ce soit

à la destitution de William Morrison, éclusier à Burritt's-Rapids (Ont.).—M. Cash.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, requêtes, etc., reçus, au cours des derniers douze mois, de l'honorable député de East-Grey et d'autres personnes par le département des Postes touchant la fermeture du bureau de poste de Harkaway, comté de Grey (Ont.); et les changements projetés dans le service des malles.—M. Lanctôt.

Copie de toute la correspondance échangée entre le département des Chemins de fer et Canaux et C. D. Sargent, I.C., et entre l'ingénieur C. D. Sargent et H. E. Stanton, ingénieur surintendant du canal St-Peters, ou entre W. H. Weller, entrepreneur des travaux d'amélioration du canal St-Peters, et l'une ou l'autre des personnes susnommées, au sujet de l'ouvrage exécuté par l'entrepreneur en dehors de son contrat et du devis *ad hoc*;—aussi, de toute correspondance, lettres et télégrammes entre le département des Chemins de fer et Canaux ou l'ingénieur C. D. Sargent et toute autre personne, en la matière;—aussi de tous les comptes et pièces justificatives fournis au Gouvernement en rapport avec l'ouvrage précité, et des paiements faits par le Gouvernement à l'entrepreneur, spécifiant si ces paiements sont en solde complet ou partiel.—M. Kyte.

Copie de toutes les requêtes de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à l'effet d'être autorisée à émettre de nouvelles actions du fonds capital, adressées au Gouverneur en conseil, et de toute la correspondance à ce sujet.—Sir W. Laurier.

Copie de toutes lettres, papiers, preuve et autres documents se rapportant à l'enquête sur la collision entre le steamer "City of Sydney" et le remorqueur "Douglas H. Thomas" dans le port de Sydney-Harbour, le 13 novembre 1912; et aussi, copie du verdict et du rapport du commissaire enquêteur à ce sujet.—M. Macdonald.

Copie du contrat conclu entre C. R. Scoles, de New-Carlisle (Qué.), et le département des Chemins de fer et Canaux, pour l'achèvement du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur entre Caplan et Paspébiac, des rapports des ingénieurs sur ces travaux, et de tous documents à ce sujet; aussi, état détaillé des paiements faits en cette affaire.—M. Marcil.

Copie de toute correspondance et documents concernant tous changements faits ou demandés dans le personnel du département de la Marine et des Pêcheries, dans le comté de Bonaventure, depuis le 5 décembre 1912 jusqu'à date.—M. Marcil.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes, concernant tout changement dans les bureaux de poste ou dans le personnel des bureaux de poste, dans le comté de Bonaventure, depuis le 5 décembre 1912 jusqu'à date.—M. Marcil.

Copie de tous télégrammes, lettres, documents et plans concernant l'acquisition d'un terrain pour y ériger un édifice public à Stellarton (N.-E.), en 1912.—M. Macdonald.

Copie de tous documents, correspondances, lettres, rapports, etc., se rapportant à la destitution de Mme Belzil, maîtresse de poste à Saint-Octave, comté de Rimouski, et à la nomination de son successeur.—M. Lapointe (Kamouraska).

M. LEMIEUX.

Copies de tous documents, correspondances, requêtes et recommandations, etc., se rapportant à la destitution du maître de poste de Saint-Anaclet, dans le comté de Rimouski, dans le cours de l'année 1912, et la nomination de son successeur.—M. Lapointe (Kamouraska).

Copies de tous documents lettres, correspondance, rapports, recommandations, etc., se rapportant à la demande de M. Firmin Thibault, de Saint-Denis, comté de Kamouraska, pour son indemnité pour avoir servi lors de l'invasion des féniens.—M. Lapointe (Kamouraska).

Copies de tous documents lettres, correspondance, rapports, recommandations, etc., se rapportant à la nomination de M. J. Bégin comme régisseur de la ferme expérimentale de Sainte-Anne de la Pocatière.—M. Lapointe (Kamouraska).

Copies de tous documents, requêtes, lettres, correspondances, enquêtes et rapports concernant la destitution d'Evariste Talbot, employé au bureau général du fret de l'Intercolonial.—M. Lapointe (Kamouraska).

(La séance est levée à minuit et vingt minutes lundi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 28 janvier 1913.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. M. WHITE:

Le 2e volume du rapport de l'auditeur général pour l'exercice terminé le 31 mars 1912.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

Sir RODOLPHE FORGET: Je demande à prendre la parole pour une explication sur un fait personnel.

En parcourant le compte rendu des débats de la séance d'hier, j'y trouve que l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a insulté à mon honneur et à ma réputation en tant que citoyen canadien et membre de cette Chambre.

L'honorable député de Rouville a, hier, discouru pendant environ une heure et demie sur la compagnie dite Quebec Railway, Light, Heat and Power, sur les chemins de fer du Saguenay et du Quebec-Eastern et sur la Banque Internationale. Il a affirmé que le syndicat québecquois, comme on l'appelle communément, de la Quebec Railway, Light, Heat and Power Company n'a jamais, légalement parlant, absorbé le stock des compagnies filiales. Je dois dire que cette compagnie a été legalement constituée par lettres patentes émanées de la présente administration, et qu'elle a acquis la

totalité des biens de chacune des compagnies absorbées, comme dans le cas de la Montreal Light, Heat and Power Company ou de toute autre compagnie analogue au Canada. Il a aussi affirmé que des actions de cette compagnie avaient été placées en France, lorsque, dans le fait, pas un sou de cette émission n'a été tiré de l'étranger; le tout a été enlevé à Montréal, à Québec et à Toronto. Il y a eu, un an après, une émission en France de $4,600,000. Le député de Rouville dit que, dans cette affaire, des gens de France ont perdu 17,860,000 francs. C'était le total de l'émission. Les intérêts sur ces obligations sont régulièrement payés; elles sont cotées à la bourse de Paris, et je ne vois pas où il prend que le public français a subi une perte sur ces obligations. Comme toutes les autres valeurs cotées à la bourse, celles-ci, il va sans dire, montent et baissent.

M. OLIVER: Est-ce sur un fait personnel que l'honorable député parle.

M. l'ORATEUR: C'est ainsi que je l'ai entendu, et ce serait son droit de faire la lecture des parties de ce discours de l'honorable député de Rouville qui le visent ou qu'il prétend être dérogatoires à son honneur, pour, ensuite, présenter des explications qui les refutent ou qui les nient.

Sir RODOLPHE FORGET: L'honorable député de Rouville dit:

Les suites ont été tout simplement effroyables; le nom du Canada a été déshonoré en France, et il faudra des années et des années pour que le Dominion puisse de nouveau jouir auprès des financiers de France du bon renom et de la réputation qu'il doit avoir aux yeux des financiers de tous les pays.

Si le nom du Canada a été déshonoré, ç'a été par ce groupe de libéraux de la province de Québec qui a concentré sur ma personne ses attaques depuis la dernière élection générale.

Quelques DEPUTES: A la question.

Sir RODOLPHE FORGET: J'ai été attaqué dans toute la province de Québec comme je l'ai été hier par l'honorable député de Rouville. J'ai été attaqué à Montréal par les journaux.

M. OLIVER: L'honorable député est-il bien dans la question?

M. l'ORATEUR: Je crois que maintenant l'honorable député va au delà de la question. Il est absolument dans son droit en donnant lecture des passages qui, dans le discours de l'honorable député de Rouville, se rapportent personnellement à lui, et en y répondant, mais non pas quand il rapporte ce que disent au dehors les journaux. Il doit limiter ses observations à ce qu'a dit un membre de cette Chambre.

Sir RODOLPHE FORGET: L'honorable député de Rouville dit que certain monsieur du nom de Paul Gaudin est venu au Canada l'année dernière, et qu'à son retour en France il a fait aux porteurs d'obligations un rapport élaboré. Ceci est vrai; cet homme avait été envoyé à Paris par l'administration française du chemin de fer de Québec; il a pris à Paris 25,000 francs dans la caisse, et il n'en a jamais parlé aux directeurs à Montréal. Il était un des conspirateurs dont je parle, et je ne voudrais seulement pas qualifier. . .

Quelques DEPUTES: A la question!

Sir RODOLPHE FORGET: L'honorable député de Rouville assure que cette série de travaux a été en partie entreprise durant les dernières élections fédérales, alors qu'ils ont été commencés quatorze mois auparavant, et ont été simplement continués pendant les élections, comme on le fait d'un chemin de fer qui se construit. Il parle de la nomination à Paris d'un agent de commerce devant succéder à M. Poindron. M. Poindron est un de ceux qui m'ont attaqué. Il est venu au Canada, a été destitué de ses fonctions par le ministre du Commerce et de l'Industrie, puis, après avoir dépensé tout son argent, s'est suicidé.

M. PROULX: A la demande de qui a-t-il été destitué?

Sir RODOLPHE FORGET: Pour ce qui est du prospectus publié à Paris, où il est dit que M. le président Taft avait à Murray-Bay sa maison de campagne, qu'il se rendait là tous les étés, et que, l'été prochain, il y retournera, au dire des journaux.

Quelques DEPUTES: A la question!

Sir RODOLPHE FORGET: Sur les dix millions de dollars d'obligations émises au Canada, la compagnie reçoit un intérêt, et elle paye ses coupons régulièrement. Pour celles qui sont cotées à Paris, les coupons sont payés, et tout l'argent réalisé a été dépensé sur le chemin de fer. Quant aux directeurs, nulle rétribution ne leur est payée; ils n'ont pas même reçu de frais de voyage.

L'honorable député de Rouville dit:

Il y a là une population bien peu nombreuse, excepté dans la belle saison, on y voit presque pas d'étrangers.

M. OLIVER: Personne ne pense à empêcher mon honorable ami . . . (Bruits, exclamations.)

M. l'ORATEUR: J'aimerais à savoir si l'honorable député (M. Oliver) désire soulever la question de règlement.

M. OLIVER: L'objection que je présente est que l'honorable député fait la lecture de choses qui ne se rapportent nullement à sa personne et qui n'exigent aucune explication personnelle. Il a donc enfreint les règles de la Chambre. Per-

sonne, j'allais dire, ne pense à empêcher l'honorable député de dire ce qu'il lui plaît; mais il existe certaines règles que l'on a posées et que l'on a appliquées à des députés de la gauche ...(Nouvelles interruptions.)

M. l'ORATEUR: Silence, messieurs.

M. OLIVER: Nous demandons simplement que ces règles soient pareillement appliquées à ceux de la droite. (Bruits divers.)

M. l'ORATEUR: Pareilles manifestations ne me semblent pas précisément convenables. L'honorable député a une objection à présenter, et il désire la faire valoir. On a parlé d'un prospectus qu'aurait fait publier le président de certaine compagnie. Dans ce prospectus il est fait certaines assertions qui sont niées mais dont l'exactitude est réaffirmée. La première de ces assertions a trait au séjour de M. Taft à Murray-Bay pendant l'été. Il y a de même dans le prospectus d'autres choses que l'honorable député de Charlevoix et de Montmorency soutient être exactes.

Sir RODOLPHE FORGET: L'honorable député a dit aussi que dans le discours du représentant de Montmagny—il veut dire, je suppose, Montmorency—

La plate-forme de la voie a été établie mais, au lieu de la commencer au 30e mille dans le comté que représente mon honorable ami le député de Montmagny...

Je suppose qu'il veut dire Montmorency.

....c'est à l'autre bout que l'on a commencé les travaux dans le but de favoriser certains spéculateurs.

La voie a été commencée à l'endroit qu'il fallait, c'est-à-dire à partir du chemin de fer de Québec-Charlevoix-Montmorency, à Saint-Joachim, et elle s'est continuée jusqu'à Murray-Bay et à Nairn's-Falls.

Parlant du rapport de M. Gaudin, l'honorable député dit:

—que ce dernier condamne une série de spéculations que l'on a faites avec l'argent des infortunés obligatoires français.

Je nie cela totalement en ce qui me concerne, attendu que je n'ai jamais vendu une seule part, une seule obligation du chemin de fer de Québec au Saguenay, du Quebec-Eastern, non plus que de la Quebec Railway, Light, Heat and Power Company. Comme je l'ai dit, chaque sou de ces quatre millions a été dépensé pour la ligne. Il reste dû, en chiffres ronds, $855,000, et $600,000 environ achèveront les travaux. On l'achèvera, soyez-en assurés.

Quant à ces journaux financiers français mentionnés dans sa harangue par le député de Rouville, ce sont presque tous des journaux qui font du chantage à Paris. L'un d'entre eux, celui-là même qu'ont adopté les politiciens de Québec est "Le Marché". Le nom apparent du rédacteur en chef et gérant de cette feuille est C. Ferriers; mais son nom réel est Krolikoski. C'est tout simplement un ancien détenu; je puis le prouver. J'ajoute que Fournier, le rédacteur de la feuille montréalaise, l'"Action", est un gibier de potence, un morphinomane et un ivrogne.

Le député de Rouville ajoute que les dividendes payés aux actionnaires du Québec Light Heat and Power n'ont jamais été gagnés. Chacun de ces dividendes a été gagné, et les comptes ont été vérifiés par la maison P. S. Ross et Fils, une de nos meilleures maisons d'experts-comptables, au Canada.

J'en viens à la banque Internationale. Dans sa harangue, le député de Rouville affirme que la rive nord du fleuve Saint-Laurent est un pays pauvre et que jamais le chemin de fer ne pouvait gagner de dividendes. Ce fut aussi là jadis ce que disaient les libéraux du Pacifique-Canadien qui, selon eux, ne pourraient jamais rapporter assez d'argent pour payer le graissage des roues. Quant à la banque Internationale, je dois l'avouer, nulle banque au Canada n'aurait pu passer par les épreuves qu'elle a subies, sans fermer ses portes. Cette banque fut autorisée législativement au printemps de 1911. Quelques Français de France vinrent, et manifestèrent le désir de fonder au Canada une banque au capital de $10,000,000. Ils s'abouchèrent avec moi et me dire qu'ils pourraient faire souscrire $7,000,000 en France, si nous pouvions faire souscrire $3,000,000 au Canada. Ils consentirent à faire souscrire cette somme, moyennant $200,000,000 de dédit. Ils paieraient les dépenses de la banque, les frais d'autorisation législative et le reste, jusqu'à l'ouverture de la banque, et ils paieraient les $10,000,000—cinquante millions de francs—à Montréal même, avec change au pair au Canada. Cette somme de $200,000 pour une institution de $10,000,000, me semble fort bon marché. Les actions furent souscrites à 102½. 2 p. 100 devant être affectés aux $200,000 et l'autre devant être affectés aux $200,000 et l'autre demi pour cent aux dépenses. Tout cela terminé, la banque ouvrit des bureaux à Montréal, engagea des commis, et six mois durant ces messieurs dûrent payer tous les frais: rémunération du personnel, taxes, chartes, avocats, bref, toutes les dépenses. Seulement, jamais ils ne se seraient imaginés que la délivrance du certificat aurait tellement traîné en longueur. On ouvrit un bureau à Paris—j'appelle l'attention du député de Rouville sur ce détail—avec quatre directeurs français, hommes d'une parfaite honorabilité et un gérant, M. Laurette. Il n'y avait guère de temps que ce

bureau fonctionnait, lorsque nous constatâmes à Montréal que les états de compte ne se faisaient pas suivant les prescriptions de la loi des banques du Canada. Nous désapprouvâmes la chose. Nous écrivîmes à Paris pour avertir les directeurs qu'à l'avenir, dans leurs états de compte, il faudrait se conformer à la loi des banques du Canada. Ils refusèrent de le faire. J'allai à Paris et leur fis des remontrances, après quoi ils consentirent à se conformer à la loi à l'avenir. Je revins au pays, mais un mois plus tard, je constatai qu'ils ne respectaient pas la loi. Nous leur déclarâmes que s'ils n'obéissaient pas à la loi canadienne, force nous serait de fermer le bureau de Paris. On y faisait les affaires comme elles se font en France. Ils escomptaient des billets qui ne figuraient jamais aux livres, puis les réescomptaient à la Banque de France et il n'y avait que ¼ de 1 p. 100 de commission ou à peu près. Nous désapprouvâmes la chose. Plus tard, le monsieur sur le sort duquel s'apitoie le député de Rouville, envoya $50,000 de la circulation de la banque, pour être distribués aux immigrants venant au Canada, comme cela se fait à Liverpool. Sur ces $50,000, la somme de $5,000 fut placée sur le navire "Niagara" de la ligne française, et le reste, $45,000, fut vendu, sans qu'on rompit le sceau, en Allemagne et expédié à Montréal. Quand nous constatâmes que ces messieurs se permettaient pareille chose, nous leur envoyâmes l'ordre de fermer le bureau de Paris. Immédiatement, il adressèrent une circulaire aux actionnaires français, dont voici le texte:

Banque Internationale du Canada.
Paris, 25 juillet 1912.

60, rue de la Victoire,
Agence de Paris.

Monsieur,—Nous avons l'honneur de vous rappeler que l'assemblée générale constitutive des actionnaires de la Banque Internationale du Canada, qui a eu lieu à Montréal le 28 août 1911, a fixé la date des assemblées générales annuelles de notre établissement au second mardi du mois d'août de chaque année, pour, la première assemblée, avoir lieu le 13 août 1912.

Les actionnaires ne pouvaient prévoir alors les retards qui se sont produits dans l'obtention par notre établissement de la licence lui conférant le droit de commencer son fonctionnement.

La Banque Internationale du Canada n'ayant pu ouvrir ses guichets que le 17 octobre 1911 à Montréal, les administrateurs canadiens ont été amenés à modifier la date d'arrêté des comptes, primitivement fixés au 30 juin de chaque année, et à la reporter au 30 novembre suivant.

Nous avions dès lors pensé que la date du 13 août 1912 n'aurait pas été maintenue; mais nous apprenons que nos collègues de Montréal ont dû se conformer aux résolutions votées par l'assemblée générale du 28 août 1911, et qu'une assemblée générale annuelle aura lieu le 13 août 1912.

Dans ces conditions, il est de notre devoir de vous donner les moyens de vous faire représenter à cette assemblée, et dans ce but, nous y déléguons un de vos co-actionnaires.

Nous vous serions donc obligés de bien vouloir nous retourner, dûments signées, les deux formules de pouvoirs que vous trouverez ci-incluses, et nous permettons d'attirer votre attention sur la nécessité de conserver aux porteurs européens la majorité dans cette assemblée dont la date est si proche. Toute abstention ou tout retard dans le renvoi des pièces ci-annexées pourrait donc empêcher le délégué choisi par les administrateurs français de remplir utilement sa mission.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer monsieur, l'assurance de notre considération distingué,

BANQUE INTERNATIONALE DU CANADA.
S. V. Chomereau-Lamotte,
Président du comité de Paris.
Stanislas Badel,
Administrateur,
Raoul Sautter,
Administrateur.

Je désire donner lecture de la lettre suivante de Bordeaux:

La copie de ma lettre que vous trouverez sous ce pli ne devrait vous laisser aucun doute à cet égard. C'est à vous en réalité qu'elle a été adressée, puisque vous avez donné à votre représentant le droit d'ouvrir toutes les lettres de ce genre qui vous seraient adressées; vous ne sauriez donc me blâmer d'avoir donné cette procuration. Puisque vous aviez le droit de faire à cet égard comme bon vous semble, le nom de celui qui doit utiliser cette procuration n'est pas inscrit, et le fait que votre représentant l'a envoyée à l'agence de Paris, rue de la Victoire, prouve que vous approuvez le choix des représentants français. Que pouvais-je faire de plus que de vous abandonner complètement le soin de l'affaire?

Si je vous ai écrit longuement à ce sujet, c'est que probablement vous ne savez rien de la question, si vous ne lisez pas la correspondance adressée à votre agence de Paris.

Croyez-moi bien, votre tout dévoué,
A. CLAVERIE.

Voici une lettre de Paris:

J'ai signé, je le regrette maintenant, le pouvoir aux délégués français, je ne savais qui devait aller au Canada ni ce qu'ils allaient y faire; mais vu la mauvaise besogne faite par ces messieurs il m'est impossible de continuer à entrer dans leurs vues. Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez ou verser pour mes 25 actions comme vous vous y êtes engagé par votre lettre d'acceptation syndicale ou me reprendre mes titres.

Je connais plusieurs syndicataires qui seraient, je crois, tout disposés à céder leurs actions.

Dans l'attente d'une réponse favorable, je vous prie d'agréer, monsieur, mes plus respectueuses salutations.

L. HESSE,
Caissier de votre maison de Paris.

Je désire aussi donner lecture de la lettre que voici:

Château de Montbreun,
par Pessac-sur-Dordogne,
(Gironde).

Le 9 octobre 1912.

Monsieur,—Etant donné ce que j'ai appris par M. de Richecour à son retour du Canada, au sujet de la Banque Internationale, je considère qu'il est contraire à mes intérêts de m'associer à une action qui a pour résultat d'arrêter les affaires de la banque. Je vous prie donc de prendre note que je n'ai pas donné ma procuration dans le but de renverser le président actuel, et par la présente je me sépare absolument du groupe dont l'intention me paraît être d'attaquer le président. J'ajoute que je suis prêt à céder mes droits dans le syndicat au prix initial de 2,000 dollars pour 200 actions à sir Rodolphe Forget.

Veuillez agréer, monsieur, mes salutations très distinguées.

Vte de SAINT-ANGEL.

La lettre suivante vient d'une importante maison de banque de Paris, représentant 12,000 actions et elle porte la signature de Jacques Duboin.

Sir Rodolphe Forget, président de la
Banque Internationale du Canada,
Montréal.

Cher monsieur,—Il ne m'a pas été possible de vous écrire en raison des événements qui se sont produits, mais vous devez savoir, par M. Chouillou, quelle a été, dès le début, mon attitude dans le conflit qui s'est élevé à l'occasion de la banque.

La grande majorité des actionnaires français n'a pas été tenue au courant des intentions des administrateurs alors en service, ne donnez pas dans quelles conditions la plus grande partie des procurations ont été obtenues.

Il s'agissait, disait la circulaire jointe à l'envoi de la procuration en blanc, d'assurer la mission du délégué choisi par les administrateurs français, et cette circulaire, signée des trois administrateurs alors en service, ne donnait aucun détail sur ladite mission.

Vous avez paru surpris, m'a dit M. Chouillou, de ce qu'aucun actionnaire n'ait révoqué, par la suite, une procuration dont il avait été fait usage d'une manière aussi dangereuse. La réponse est bien simple. Ces procurations demandées par les administrateurs au nom de la Banque Internationale elle-même, avaient été signées comme on signe les procurations qui vous sont demandées pour un grand nombre de sociétés étrangères, au moment des assemblées annuelles. Pas un actionnaire sur cent (et nous sommes de ce nombre) ne se rappelait le texte même de la procuration et de très bonne foi la grande majorité s'imaginait que la procuration n'avait "plus aucune valeur" dès le lendemain de l'assemblée pour laquelle elle avait été donnée. Pourquoi donc révoquer une procuration arrivée à expiration?

Je tiens à votre disposition un grand nombre de lettres, émanant d'actionnaires, qui toutes confirment ce qui précède.

Il va de soi que personne en France, à part peut-être les administrateurs, n'ont donné mission de les représenter en justice, ni même d'introduire des actions en justice. Il n'y a jamais eu à Montréal que le délégué des administrateurs et non celui des actionnaires.

Les actions que je représente figurent, dans la liste des actionnaires, sous les noms suivants: —J. d'Anchald, de Lavaux, de la Fressange, C. Cheron, baronne Hoquetis, Eloi Duboin, Jacques Duboin, de la Chapelle et Cie.

Ces actionnaires ont partagé, en tous points, ma manière de voir, et ont déploré toute la campagne qui a été menée contre la Banque sur des griefs que l'on ne nous a pas encore fait connaître.

Sir RODOLPHE FORGET.

Après avoir obtenu ces procurations les trois personnes en question quittèrent Paris et se rendirent à Montréal.

L'assemblée des actionnaires devait s'ouvrir à midi le 13 août et ils arrivèrent environ quinze minutes avant l'ouverture. Ils étaient les deux seuls actionnaires présents et ils demandèrent un ajournement jusqu'au 10 ou au 13 septembre et on leur donna satisfaction. Un grand nombre des procurations déposées à la banque, environ dix jours après, n'étaient pas datées, dans plusieurs cas elles ne présentaient aucune preuve d'authenticité et beaucoup étaient des procurations provenant de femmes non autorisées par leurs maris. Je pris conseil des meilleurs avocats du Canada à propos de toutes ces questions—MM. L. T. Maréchal, C.R., J. L. Perron, C.R., J. N. Greenshields, C.R., et l'honorable L. O. Taillon, C.R., de plus, je demandrai aussi l'opinion du juge Mathieu, doyen de la faculté de droit de l'université Laval et en me basant sur l'opinion de ces cinq personnes, quand l'assemblée eut lieu, je déclarai les procurations non recevables.

L'honorable député de Rouville a déclaré que les représentants des actionnaires avaient été réellement et matériellement mis à la porte de l'assemblée; cette affirmation est sans fondement et elle est fausse. Ils demandèrent aussitôt un bref d'injonction pour empêcher la banque de continuer ses opérations, mais l'honorable juge Beaudin rejeta leur demande. Plus tard un bref de quo warranto fut aussi demandé pour renvoyer les directeurs, mais il fut aussi refusé. Les prétendus mandataires, avant de quitter Paris, avaient reçu une somme de cinquante mille francs prélevée sur les fonds de la banque. J'attirerai l'attention du ministre des Finances sur le fait que quelques-uns des actionnaires français vont maintenant intenter une action pour le recouvrement de ces 50,000 francs. L'honorable député de Rouville a dit que ces gens perdaient $568,000. Ils ont vendu 53,000 actions pour lesquelles ils avaient payé $10.25 et non pas $12.50 et ils les ont vendues pour $5, soit en tout une perte de $265,000. La banque n'a pas perdu un sou au Canada, et le montant perdu à Paris a été d'environ $150,000.

L'agence est fermée maintenant et nous recevrons bientôt le dernier rapport. Quand

les honorables députés de l'opposition disent que ces gens ont perdu leur argent, je pourrais leur rappeler que tout le capital, à l'exception de ces $150,000, se trouve dans la banque Internationale et que le syndicat qui reprend les affaires de la banque fait une bonne affaire.

Le député de Rouville dit qu'il savait que cette banque n'aurait jamais de succès. Jamais une banque n'a réussi aussi bien jusqu'à ce que les gens de France aient été trompés par une clique de politiciens libéraux de Québec qui avaient résolu de faire fermer la banque de façon à m'atteindre. Sans aucune publicité, à peine pour $500, dans l'espace de six mois la circulation de la banque avait atteint son maximum et les dépôts s'élevaient à $2,300,000.

J'arrive maintenant à ce fameux billet de D'Aoust. M. D'Aoust est celui qui a reçu les $200,000 pour l'incorporation de la banque, mais il ne devait pas recevoir cet argent avant que les $10,000,000 aient été entièrement payés ainsi que la prime et que l'argent ait été transmis à Montréal. On dit que j'ai exigé de M. Bird, le gérant de la banque, qu'il fasse ce paiement. Je n'étais pas du tout à Montréal. On dit que j'ai signé ce rapport d'avril ou de mai. J'étais alors à Paris. Ce fut l'honorable député de la circonscription de Saint-Laurent, le vice-président de la banque, qui signa ce rapport. Si j'avais été moi-même à Montréal, je l'aurais signé, je n'évite pas la responsabilité. Quand je fus de retour, je signai le rapport du mois suivant. J'ai considéré que la transaction était parfaitement légale, absolument légale, et le jour où il fut décidé de ne pas appeler le restant du capital, nous avons simplement dit à M. D'Aoust que la prime sur les $9,000,000 ne nous était pas parvenue, qu'il devrait payer son billet, et c'est ce qu'il a fait.

En ce qui concerne la signature d'un rapport de banque, je voudrais savoir ce que fait le président d'une banque, par exemple la Canadian Bank of Commerce, qui a plus de 830 agences d'Halifax au Yukon—qu'est-ce que connaît de leur gestion, le président ou le gérant général qui signe le rapport. Je considère que tout ce qui a été fait à propos de cette banque a été parfaitement et absolument légal. Il n'y a pas eu un dollar perdu, pas un sou perdu, et comme je l'ai dit, la crise est née du fait que sous la direction de mon honorable ami de Montmagny j'ai décidé de me présenter dans Montmorency pour écraser la clique qui a toujours dirigé ses attaques contre moi et dans tous les journaux dont elle dispose.

L'honorable député de Rouville a dit qu'il n'ajoutait pas grande importance à certains journaux qui faisaient du chantage. Il m'a dit cela dans sa lettre. Mais il a parlé du "Soleil". Le "Soleil" est dirigé par un déserteur de l'armée française qui vint dans ce pays et y vécut sans se soucier de notre loi sur le mariage. Et ces journaux furent envoyés par milliers en France et des journaux français qui m'étaient hostiles furent envoyés par milliers au Canada. Mais, malgré tout, je n'ai pas honte de ce que j'ai fait. Je n'ai pas honte des hommes avec qui je suis associé: le sénateur Casgrain, sir George Garneau, l'honorable député de Saint-Laurent et l'honorable ministre des Postes. Je n'ai pas honte d'eux et si l'honorable député de Rouville est désireux d'avoir une élection, je consens à me démettre de mes deux sièges, s'il donne sa démission, et je lui laisserai le choix du siège et je me présenterai contre lui dans n'importe laquelle des circonscriptions qu'il aura choisie. Est-ce là une proposition loyale?

M. OLIVER: Je soulève une question de règlement. Je demanderai si, d'après vous, mon honorable ami est dans les limites de son privilège?

M. l'ORATEUR: J'estime que l'honorable député a pensé qu'il était nécessaire de présenter une justification de sa conduite. Comme c'était une simple remarque en passant, je n'ai pas cru que cela valait la peine d'intervenir.

Sir RODOLPHE FORGET: L'honorable député peut choisir Montmorency, Charlevoix ou Rouville.

Je crois que c'est le tres honorable chef de l'opposition qui a donné un grand nombre de motifs pour que l'autorisation ne soit pas accordée. Je dois dire que la raison principale était que je me présentais dans Montmorency contre le fils du président de la compagnie du chemin de fer Transcontinental, l'ami intime du chef de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER: Je nie cela absolument.

Quelques DEPUTES: Retirez cela.

Sir RODOLPHE FORGET: Vous reniez l'ami intime?

Sir WILFRID LAURIER: Je nie qu'un certificat d'autorisation ait été refusé pour aucun motif semblable à celui qui vient d'être cité par l'honorable député. Le certificat a été refusé parce qu'un des directeurs n'avait pas les qualités voulues quand il a été élu.

Sir RODOLPHE FORGET: Huit directeurs sur neuf ont été admis. Je me souviens qu'on a fait une objection, parce que les actions d'un des directeurs étaient au nom de sa société au lieu d'être en son nom personnel, mais permettez-moi de dire que l'honorable M. Parent vint me trouver au Château Frontenac et m'offrit de me faire

obtenir l'autorisation si je ne voulais pas me présenter dans Montmorency.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sais rien de ce qu'a pu faire M. Parent, et de plus, je ne crois pas que M. Parent ait jamais rien dit de semblable.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

Sir RODOLPHE FORGET: L'offre fut faite à 2 heures du matin au Château Frontenac et il ajouta encore quelque chose en m'offrant de me laisser élire par acclamation dans Charlevoix. Je lui répondis que je savais que nous pourrions obtenir l'autorisation parce que nous avions fait plus que la loi n'exigeait. La loi n'exige qu'une souscription de $500,000 et un versement de $250,000. Il y avait bien près d'un million de dollars payés et $10,000,000 souscrits.

J'ai vu ce matin dans la "Gazette" de Montréal que l'honorable député de Rouville avait dit que son associé perdait $10,000.

M. LEMIEUX: J'ai dit qu'il avait souscrit $10,000.

Sir RODOLPHE FORGET: Alors il ne perdra pas $10,000. Il a payé $1,025 et s'il reçoit $5 par action, il ne perdra que $512.50, ce qu'il peut bien se permettre de perdre si l'on tient compte du montant d'argent qu'il gagne d'une autre manière.

Quant à l'accusation qui a été portée contre le gérant de la banque, j'estime qu'il n'y a pas d'homme plus honnête ou un directeur-gérant plus compétent que M. Bird. Il a été employé pendant vingt-sept ans par la banque de Toronto. Je répète de nouveau que dans tout cela il n'y a eu qu'une affaire montée par la politique et le jugement aurait été rendu, j'en suis sûr, beaucoup plus tôt s'il n'y avait pas eu une pression faite par quelqu'un que je ne nommerai pas.

M. OLIVER: J'en appelle de nouveau au règlement. Je vous demande s'il y a une limite au privilège qu'a ce député de parler sur cette question.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député semble critiquer la façon dont l'Orateur remplit ses fonctions. J'ai agi comme j'ai pensé devoir le faire au sujet de la limite que peut atteindre l'honorable député pour défendre sa conduite et autant que je puis en juger, je pense que, sauf une observation qui aurait très bien pu être omise, il use absolument de son droit.

M. OLIVER: Je tiens à dire, monsieur l'Orateur. . .

Quelques DEPUTES: Silence! Asseyez-vous!

M. OLIVER: Je désire. . .

Quelques DEPUTES: A la question!

M. OLIVER: Je tiens à dire, monsieur l'Orateur, que je n'ai pas eu l'intention d'exprimer aucune critique contre la manière dont vous remplissez vos fonctions.

Sir RODOLPHE FORGET: L'honorable député d'Edmonton dit qu'il n'y a pas de limite à mon privilège, mais il n'y a pas eu de limite l'an dernier aux attaques qui ont été dirigées contre moi. J'ai été accusé de tout, sauf d'assassinat, et tout cela, parce que la "barrière de péage" a été abolie dans Québec.

L'honorable député de Rouville a dit aussi que ces titres avaient été offerts à Paris avec la promesse d'une garantie du Quebec Railway, Light, Heat and Power Company, promesse qui n'a pas été remplie. Les obligations de Quebec and Saguenay n'ont jamais été vendues à Paris. Tous ces titres ont été achetés par la Quebec Railway, Light, Heat and Power Company et elle a émis en échange ses propres obligations, par conséquent il n'y avait pas besoin de garantie. Quant au comité de vigilance dont a parlé l'honorable député de Rouville, je donnerai des preuves, si l'honorable député le désire, que ces mêmes personnes ont essayé de me prendre à la gorge. Je produirai des preuves pour montrer qu'ils ont essayé encore de me faire chanter. J'ai des télégrammes et des lettres me disant que si je veux leur payer 40,000 francs, ils ne feront aucune plainte à Paris et cette proposition ayant été repoussée, ils descendirent à 30,000 francs et ensuite à 10,000 francs. Nous avons refusé toute proposition de cette nature. Ils parlèrent alors d'envoyer un autre ingénieur au Canada et nous leur avons dit: "Envoyez votre ingénieur; nous n'avons rien à cacher; vous pourrez examiner l'entreprise dans tous ses détails; la ligne est en pleine exploitation; les recettes sont d'environ $2,000,000 par année et votre ingénieur sera bien reçu.

L'honorable député de Rouville adjure le Gouvernement de ne rien faire pour aider à la construction d'un chemin de fer sur la rive du Saint-Laurent.

Plusieurs DEPUTES: A la question.

M. l'ORATEUR: J'estime que l'honorable député excède ses droits en engageant un débat sur cette question.

Sir RODOLPHE FORGET: L'honorable député de Rouville dit encore:

C'est pourquoi j'ai maintes fois donné des conseils amicaux à notre aimable ministre des Chemins de fer; je lui ai dit que j'étais heureux de le voir appelé à une aussi haute position et que j'espérais le voir occuper longtemps un poste aussi distingué, mais que s'il faiblissait, que s'il se laissait entraîner dans cette entreprise, que s'il succombait aux tentations des requins, il pourrait bien s'en repentir un jour.

Je suppose que l'honorable député de Rouville veut dire par là que ceux qui ont entrepris la construction du chemin de fer de Québec au Saguenay, que ceux qui étaient associés avec moi dans cette entreprise, étaient des requins. Il a prétendu aussi qu'un jugement avait été rendu, non contre moi, mais contre la compagnie du chemin de fer. Cela est faux. Notre avocat qui est un praticien distingué, ne s'est pas présenté au jour dit, à la suite d'un malentendu; le lendemain il a comparu, et le procès a continué.

Je crois avoir donné toutes les explications nécessaires. Je n'ajouterai qu'une chose, si le Gouvernement accorde une enquête, tant mieux, car elle nous fournira l'occasion d'établir la vérité de tout ce que je viens de dire et de la fausseté des attaques qui ont été faites. L'honorable député de Rouville a parlé d'une certaine assemblée et a demandé si le Gouvernement avait reçu un rapport de cette assemblée. A ce propos, je dirai que sur cent mille actions, les gens dont il parle n'en représentaient que douze mille. Je suis prêt à communiquer à l'honorable député de Rouville toutes les lettres, toutes les pièces concernant cette affaire, qui sont en ma possession. Avant de reprendre mon siège je lui renouvelle mon défi. S'il veut démissionner dans Rouville, je démissionnerai dans Montmorency et Charlevoix et nous ferons la lutte dans celui des trois comtés qu'il choisira.

M. LESPERANCE: Vu que j'étais et que je suis encore intéressé dans la compagnie dont les directeurs ont été attaqués par l'honorable député de Rouville, je désire donner aussi quelques explications personnelles. Je ne serai pas long. Je comprends que la patience de l'honorable député de Rouville vient d'être soumise à une lourde épreuve et je me bornerai à relever une ou deux des remarques qui ont été faites au cours du débat. Je dirai un mot, d'abord, de cette réunion d'actionnaires pour laquelle certaines personnes s'étaient fait donner des procurations. Parlant de cette assemblée l'honorable député de Rouville dit:

Le groupe français avait souscrit $8,000,000 sur lesquels 10 p. 100 avaient été versés. Les Canadiens avaient souscrit $2,000,000. L'assemblée annuelle a eu lieu à Montréal le 3 septembre 1912. Voyons comment nos chers cousins de France, qui avaient souscrit $8,000,000, ont été traités par leurs chers cousins du Canada. Les actionnaires français avaient envoyé à cette assemblée deux représentants accompagnés d'un jeune avocat canadien, le fils de l'honorable juge Archibald, qui exerce sa profession à Paris ; ces représentants étaient porteurs de procurations représentant $8,000,000. Que s'est-il passé, monsieur l'Orateur, à cette assemblée? Les représentants des actionnaires français ont été tout simplement expulsés, sans plus de formalité qu'on en prenait autrefois pour expulser un locataire irlandais de sa demeure. On découvrit certaines irrégularités dans la manière dont les procurations avaient été données, et les actionnaires qui représentaient un capital de $8,000,000 ont été mis à la porte de la salle des délibérations.

L'extrait que je viens de citer donne une idée de la guerre que nous font dans la province de Québec certains députés de la gauche. Les règlements de cette Chambre ne me permettent pas de qualifier comme je le voudrais ces paroles de l'honorable député de Rouville et je dois me borner à dire qu'elles sont absolument erronées.

A titre d'actionnaire, j'assistais à cette réunion et j'ai été même élu administrateur par le vote unanime des actionnaires présents. A cette réunion, la question des procurations fut discutée. Je crois utile de donner les noms de ceux qui ont été élus administrateurs de la banque Internationale. Je ne crains pas de dire, en me laissant de côté, que ceux qui composent aujourd'hui le conseil d'administration de cette institution sont au premier rang, tant par leur solvabilité que par la position sociale qu'ils occupent. Voici leurs noms: Paul Galibert de Montréal, connu par toute la classe commerciale comme un négociant entreprenant et d'une intégrité absolue; M. J. M. Fortier qui est un de nos industriels les plus en vue et jouit d'une réputation enviable dans toute la région de Montréal; sir George Garneau, que l'honorable député de Rouville connaît bien et qu'il n'accusera pas d'avoir accepté de devenir administrateur de la banque Internationale et de partager la responsabilité de son administration, avec des intentions malhonnêtes; M. Bickerdike le représentant de la division Saint-Laurent, Montréal, dont l'honorable député de Rouville n'osera pas mettre en doute l'honorabilité; l'honorable L. O. Taillon qui n'appartient pas au même parti politique que l'honorable député de Rouville, mais dont ce dernier doit admettre la compétence et l'honorabilité; M. Trefflé Bastien, un capitaliste de Montréal que mon honorable ami connaît bien et dont il niera pas la compétence.

Nous avions été prévenus avant l'assemblée que les représentants des actionnaires français se proposaient de causer des embarras et nous avions pris la précaution de consulter les meilleurs avocats sur cette question des procurations. A l'assemblée, il fut donné lecture d'une lettre de l'honorable juge Mathieu qui est connu, non seulement dans la province de Québec, mais dans tout le Canada, comme un des plus grands juristes du pays. Dans cette lettre le savant magistrat ne se bornait pas a déclarer que les procurations étaient irrégulières; il ajoutait qu'elles ne

pouvaient pas être acceptées par l'assemblée. D'autres avocats bien connus, M J. N. Greenshield, C.R., M. Maréchal, C.R., l'honorable L. O. Taillon, C.R., et M. Perron, C.R. avaient aussi été consultés et s'étaient prononcés dans le même sens.

C'est après avoir entendu l'opinion de ces légistes distingués que les actionnaires présents décidèrent à l'unanimité de maintenir la décision du président et de ne pas accepter les procurations.

Par respect pour la dignité de cette Chambre, il me semble que l'honorable député de Rouville, avant d'entreprendre de traiter une question qui met en jeu le crédit d'une banque et la réputation de citoyens honorables, aurait dû se donner la peine de se renseigner exactement. J'espère qu'il profitera de l'occasion qui lui est offerte pour se rétracter. C'est le moins qu'il doive à la Chambre et à ceux qu'il a attaqués.

M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, me sera-t-il permis de répondre, par une seule phrase, aux remarques qui viennent d'être faites?

Plusieurs DEPUTES: Règlement! règlement!

M. l'ORATEUR: Je ne vois rien dans le règlement qui m'autorise à permettre un débat sur cette question, sans qu'il y ait une motion en délibération.

L'INDUSTRIE FRUITIERE.

M. SEXSMITH propose:

Que cette partie du rapport du ministre de l'Agriculture pour l'exercice expiré le 31 mars 1912, concernant l'industrie fruitière, soit soumise au comité permanent de l'agriculture et de la colonisation.

—Par le passé, les délibérations du comité de l'agriculture et de la colonisation ont été plus ou moins régulières. Après une consultation avec le ministre de l'Agriculture, et en vue d'arriver à des résultats plus pratiques, il a été décidé de proposer cette motion. Si elle est adoptée, nous pourrons étudier cette question de l'industrie fruitière et recueillir des renseignements précieux pour le pays.

(La motion est adoptée.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Sur une motion du Gouvernement:

Que le mercredi, 29 janvier courant, et tous les mercredis subséquents jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunira à trois heures p.m.; et que les séances, ces jours-là, seront régies, sous tout rapport, par les mêmes règles qui s'appliquent aux autres jours de séance; et que, lesdits mercredis, les mesures du Gouvernement auront priorité immédiatement après les avis de motions pour production de documents.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Après avoir discuté cette question avec l'honorable chef de l'opposition, j'ai décidé de modifier la motion de manière à la rendre acceptable aux membres des deux côtés de la Chambre.

Je propose qu'à partir du 12 février, les affaires du Gouvernement aient la priorité le mercredi et soient inscrites au Feuilleton immédiatement après les avis de motions concernant le dépôt de documents, et qu'à partir du mercredi, 19 février, la séance commence à trois heures de l'après-midi les mercredis et se continue dans la soirée, comme les autres jours.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: En ce qui concerne les membres de l'opposition, nous n'avons aucune objection à ce que les séances du mercredi soient comme celles des autres jours et se prolongent dans la soirée, au lieu de commencer à deux heures pour finir à six. L'honorable premier ministre propose que cette règle soit adoptée à partir du 19 février. Si la proposition convient à la Chambre, nous n'avons rien à dire. Quant à l'autre partie de la motion, à l'effet de donner aux motions du Gouvernement la priorité sur toutes les autres questions, à l'exception des avis de motions concernant le dépôt des documents, je demanderai à mon très honorable ami de ne pas insister pour faire adopter cette proposition aujourd'hui.

Le Feuilleton est lourdement chargé de projets de loi et de demandes de dépôts de documents d'intérêt public. On n'a fait mention de quelques-unes de ces demandes qu'une seule fois depuis le commencement de la session, si mes renseignements sont exacts. En la circonstance dont je parle, on a constaté qu'aucun de ces projets de loi auxquels on faisait allusion n'avait été imprimé et ne pouvait, en conséquence, être étudié et discuté. Le Feuilleton contient un grand nombre de projets de loi; on y trouve, entre autres, celui présenté par mon honorable ami de Selkirk et qui se rapporte à la pollution des eaux navigables, question qui revêt une grande importance. Je serais navré si l'honorable député n'avait au moins l'occasion d'exposer les vues qu'il entretient à cet égard et de commencer ainsi la discussion à laquelle ce projet de loi pourrait donner lieu, et cela au cours de la présente session; je me demande, cependant, si l'on pourra discuter ce projet de loi si le Gouvernement consacre le mercredi à l'étude des mesures qu'il propose.

D'autre part, le Feuilleton contient aujourd'hui 162 motions. Il est vrai qu'on a fait l'appel de trois ou quatre de ces motions plus d'une fois; cependant, il n'en a pas été ainsi dans le cas de la moitié au moins de ces motions dont il n'a pas été fait mention une seule fois ici. J'estime que plusieurs de ces dernières ne sont pas de nature à donner lieu à un débat et que, si on les appelait, elles seraient votées sans

discussion. Ce n'est pas le cas pour toutes, loin de là. Aussi, avant que le Gouvernement n'enlève les mercredis aux députés, je crois qu'il serait à propos de voir comment nous pourrions faciliter l'expédition de la besogne dans le cas des avis de motion et dans celui des projets de loi d'intérêt public. Si mon honorable ami se range à mon avis, il n'insistera pas aujourd'hui sur cette partie de la motion qu'il nous soumet.

M. BORDEN: Je crois que mon honorable ami n'est pas exactement renseigné sur quelques-uns des détails dont il vient de parler. Dans le cas des motions inscrites au Feuilleton, je puis rappeler qu'on a fait ici trois fois l'appel de celles comprises sous le numéro 1 et les numéros suivants jusqu'au numéro 8 inclusivement; celles mentionnées aux numéros 36 à 40 inclusivement ont été appelées huit fois; appel a été fait sept fois des motions dont avis avait été donné dans les numéros 41, 42, 43 et 44 inclusivement; quant aux avis de motion contenus aux numéros 45, 46 et 47 inclusivement, on les a appelés six fois; on a appelé cinq fois les avis de motion contenus aux numéros 48 et suivants jusqu'au numéro 53 inclusivement; celui mentionné au numéro 54 a été appelé quatre fois; quant aux avis mentionnés aux numéros 55 et 56, on les a appelés trois fois; les numéro 57 et suivants jusqu'à 60 inclusivement ont été appelés deux fois; appel n'a été fait qu'une fois des avis inscrits aux numéros 61 et 62. Je crois comprendre que le Feuilleton contient, en outre, un certain nombre de motions mentionnées au Feuilleton, mais qu'on n'a pas encore appelées. Je crois qu'on devra reconnaître qu'on aurait pu faire de la plupart de ces motions de simples avis de motion demandant le dépôt de documents. Le Feuilleton ne contient donc pas, en réalité, un nombre tellement élevé d'avis de motion que ma proposition, sous ce rapport, n'a plus sa raison d'être. En ce qui a trait aux projets de loi et aux demandes de dépôt de documents d'intérêt public, je crois que mon très honorable ami a raison, en somme, bien qu'appel ait été fait à deux reprises de tous ces avis de motion, la première fois, jeudi, le 5 décembre, la seconde fois, mardi, le 10 décembre. Il n'était pas besoin de nous occuper de ces questions à ce temps-là, mais il n'en était pas ainsi dans le cas des autres.

A l'instar de mon très honorable ami, je reconnais l'importance du projet de loi déposé par mon honorable ami de Selkirk; si je ne me trompe, le Sénat a approuvé cette proposition il y a deux ans déjà. Je serais prêt à fournir à la Chambre l'occasion d'étudier ce projet de loi, parce qu'il convient qu'elle le discute. Nous aurons tous les lundis; nous avons besoin de demain car il importe grandement que la Chambre expédie les affaires du pays, si nous ne sommes pas disposés à prolonger inutilement la session. Je n'aimerais pas insister trop auprès des honorables membres de la gauche sur une proposition qu'ils combattraient fortement en invoquant la nécessité d'expédier la besogne de la Chambre. Il me ferait grandement plaisir d'apprendre que mon très honorable ami a étudié à nouveau cette question et qu'il en est arrivé à la conclusion que les mesures du Gouvernement devraient avoir la priorité après le 19 février, au moins. J'avais parlé du 12, mais je suis prêt à m'entendre avec lui et à dire que cette préséance ne datera que du 19 février, ce qui est un compromis important, parce que mercredi, le 12, représentera un jour complet.

Sir WILFRID LAURIER: Mercredi, le 5 février, étant jour férié, il ne restera que trois lundis et que deux mercredis avant le 19 février pour expédier la besogne assez considérable que nous avons sur les bras, surtout dans le cas des motions inscrites au Feuilleton.

M. BORDEN: Je n'entends pas prendre les lundis à présent.

Sir WILFRID LAURIER: Non, non, ce que je tiens à dire, c'est qu'il est impossible en cinq jours de débarrasser complètement le Feuilleton. Je dois l'avouer en toute sincérité, je ne crois pas qu'il nous soit possible d'accomplir cette tâche. Je sais que chaque session nécessite des sacrifices et que certains doivent souffrir de ce fait. Il y a des débats très importants en perspective, des propositions qui intéressent grandement notre population et des projets de loi d'un intérêt exceptionnel, pourrais-je dire; j'estime donc qu'avant de priver les membres de la députation du privilège de discuter ces sujets, mon honorable ami devrait essayer de donner aux députés intéressés l'occasion d'exposer leurs vues. Le 12 février, ou même plus tard, il peut renouveler sa demande, et alors, si l'on a expédié, dans une mesure raisonnable, la besogne de la Chambre, pour ma part, je ne combattrai pas sa proposition.

M. BORDEN: Je consentirai, ainsi que mon très honorable ami nous conseille de le faire, à modifier cette proposition en ce sens que mercredi, 19 février, et que tous les mercredis subséquents jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunira à trois heures de l'après-midi; mais je ne veux pas que l'on infère de là l'idée qu'il pourra devenir nécessaire pour le Gouvernement de prendre les séances des mercredis.

Sir WILFRID LAURIER: Cela peut arriver.

M. BORDEN: C'est aussi mon avis. Je consentirai à ne pas insister par trop sur

cette proposition aujourd'hui et à avoir un autre entretien avec mon très honorable ami à ce propos.

M. CURRIE: Avant que la Chambre n'adopte cette proposition, je demanderai s'il ne serait pas à propos de nommer un comité dont la mission serait de modifier les règlements de façon a stipuler que la séance de la Chambre commencera chaque jour à deux heures. Les sessions durent si longtemps qu'à mon sens nous devrions travailler quelques heures de plus chaque jour, surtout avant que la nuit ne tombe. A la chambre des communes anglaises il existe un règlement qui défend à un même député d'inscrire au Feuilleton de quinze à vingt avis de motion et de les y laisser durant toute la session, dans le cas surtout des motions qui n'ont pour objet que de mettre des entraves à l'expédition des travaux de la Chambre. Nos règlements, qui datent de 1867, contiennent des stipulations d'après lesquelles, entre autres, nuls membres de la Chambre ne peut déposer un projet de loi relatif au commerce sans l'accompagner d'un projet de résolution. Ces règlements ont été modifiés dans le cas de la chambre des communes anglaises. En ma qualité de membre du Parlement canadien, j'aimerais que l'on modifiât nos règlements de façon à faciliter l'expédition de la besogne de la Chambre.

(La motion ainsi modifiée, est adoptée.)

PILOTAGE DANS LE SAINT-LAURENT.

M. LEMIEUX: J'ai lu dans les journaux qu'à la suite des nombreux accidents qui se sont produits récemment dans le fleuve Saint-Laurent, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries avait l'intention de nommer une commission chargée d'étudier à fond les systèmes de pilotage en vigueur au Canada et, plus spécialement, celui en usage sur le Saint-Laurent. Puis-je demander si cette nouvelle est exacte?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Le renseignement que possède l'honorable député est exact, en somme. Le conseil a adopté un décret qui m'autorise à nommer une commission dont le travail consistera à s'enquérir de tout ce qui se rattache au système de pilotage en vigueur sur le Saint-Laurent. Le travail de cette commission sera limité au Saint-Laurent; j'ai cru qu'il valait mieux ne pas compliquer cette question d'autres détails qui pourraient faire l'objet d'une enquête plus tard, si on juge à propos de le faire. D'ici à une couple de jours j'espère pouvoir faire connaître les noms des commissaires. Ces derniers commenceront leur travail le jour même de leur nomination.

M. BORDEN.

M. WILSON (Laval): Puis-je m'informer auprès de l'honorable premier ministre au sujet d'un ordre adopté par la Chambre il y a douze mois et, à nouveau, il y a quatre jours. Il est bien beau de modifier les règlements de la Chambre, mais, à mon sens, il vaudrait mieux observer ceux qui sont présentement en vigueur. Cet ordre fut adopté le 24 janvier 1912. Le premier ministre a fait observer alors que le dossier demandé était complexe; il a ajouté qu'il faudrait un certain temps pour le constituer. J'ai renouvelé ma demande au cours de la dernière session, et l'on a encore réclamé du délai. A la fin de la session, le très honorable premier ministre a dit qu'il m'adresserait les documents demandés au cours des longues vacances qui allaient commencer. Il y a déjà quelque temps que ces dernières sont expirées.

Je sais que le très honorable premier ministre a été très occupé durant son voyage en Angleterre—je comprends cela. Nous connaissons le résultat de son travail; il s'agissait d'un cas d'urgence.

Il est revenu au Canada et nous avons repris notre tâche ici au mois de novembre. J'ai alors renouvelé ma demande et l'on a encore sollicité un nouveau délai. Avant le congé de Noël, j'ai posé cette question et la même réponse me fut faite. Je ne puis imaginer que le très honorable premier ministre est sérieux lorsqu'il cherche à faire croire à la Chambre qu'il faut plus d'une année pour préparer l'état dont j'ai demandé le dépôt. Un fonctionnaire qui compulserait les rapports de l'auditeur général pourrait faire ce travail en deux jours tout au plus.

Sir WILFRID LAURIER: A quoi se rapportait cet état?

M. WILSON (Laval): La motion demandait une liste des fonctionnaires que le Gouvernement a remercié de leurs services.

Sir WILFRID LAURIER: Oh! cette liste est trop longue.

M. WILSON (Laval): Elle doit être fort longue, en effet. J'ai demandé le dépôt d'un état n'embrassant que le temps écoulé du 1er octobre 1911 au 10 janvier 1912. Nous attendons encore une réponse. Mais il s'agit ici d'un ordre de la Chambre, dûment adopté, que l'on doit respecter et auquel on est tenu de se conformer.

M. BORDEN: A nouveau, j'appellerai l'attention de l'honorable secrétaire d'Etat sur la motion de mon honorable ami. Je reconnais, volontiers, qu'elle a un droit de priorité sur celle de mon honorable ami de Red-Deer et je verrai à ce que l'on reconnaisse cette priorité.

Si j'ai bien compris, l'honorable député de Laval (M. Wilson), a demandé une liste

très complète indiquant la fonction, la nationalité, les antécédents et, peut-être même, l'avenir probable de tous les gens dont il a parlé. Il faut pour cela beaucoup de recherches. Je n'ai nulle envie d'empêcher mon honorable ami d'avoir ce relevé, et je ne crois pas que les fonctionnaires du ministère en aient le moindre envie. Je crois qu'il faut reconnaître les efforts que font les employés pour hâter autant que possible la production de ce document.

TRAITES DE RECIPROCITE COMMERCIALE.

M. DEVLIN: L'honorable ministre du Commerce étant sur le point de partir pour l'Australie, je voudrais, vu l'absence du ministre du Commerce, demander au premier ministre s'il croit que l'on va fournir à la Chambre des renseignements plus circonstanciés que ceux qui paraissent dans les journaux du Canada, d'après lesquels le ministre du Commerce, après son retour d'Australie, se rendra en Chine et au Japon pour y négocier en vue d'établir des relations commerciales plus actives avec ces divers pays.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): J'appellerai l'attention du ministre du Commerce sur la question de mon honorable ami. Je dois dire que je ne sache pas que l'on ait fait des arrangements définitifs à ce sujet.

LOI DES GRAINS DU CANADA.

M. KNOWLES: Il y a quelques jours, j'ai posé au ministre du Commerce une question à laquelle il a répondu. Il s'agissait de savoir si, durant la présente session on proposera une modification de la loi des grains. L'honorable ministre a répondu qu'il croyait qu'un projet de loi serait déposé. Je désire demander plus spécialement si le projet modifiera la loi des grains, en ce qui concerne les endroits où l'on établirait des marchés locaux d'échantillons et des bureaux d'inspection. En vertu de la loi, on peut les établir partout, mais cela n'est possible que là où il y a un bureau d'inspection.

M. CURRIE: Je demande l'application du règlement. Si je comprends bien, d'après le règlement cette question n'est pas admissible.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il n'est guère convenable de poser des questions de ce genre sans qu'un avis quelconque en ait été donné aux ministres, de la manière ordinaire.

M. KNOWLES: Ma question est-elle réglementaire ou non, monsieur l'Orateur?

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il serait convenable de donner avis, mais je ne considère pas que l'honorable député enfreigne le règlement en posant la question.

M. KNOWLES: Ma question est celle-ci: Le Gouvernement se propose-t-il, durant la présente session, de modifier la loi des grains du Canada, de façon à ce qu'il soit possible d'avoir des marchés d'échantillons à Moosejaw. Le Gouvernement autorisera-t-il la commission des grains à créer un district d'inspection à Moosejaw où une compagnie est maintenant prête à se mettre à l'œuvre? Je recommande au Gouvernement de proposer une modification en ce sens.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je ne suis pas en mesure, pour le moment, de dire si ces questions sont ou non comprises dans les pouvoirs conférés à la commission des grains, mais je puis dire que l'attention du ministre du Commerce sera appelée sur la question de l'honorable député.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES BANQUES.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de l'honorable M. White, ajournée le 21 janvier, pour la 2e lecture du bill n° 36, relatif aux banques et opérations de banque.

M. E. W. NESBITT (Oxford-nord): Je n'ai pas l'intention de retarder les travaux de la Chambre durant bien longtemps en faisant les remarques que je veux faire sur ce sujet. Si je comprends bien, le ministre a l'intention de renvoyer ce bill au comité des banques et du commerce. En conséquence, je vais être aussi court que possible.

Je dois d'abord affirmer que je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) lorsqu'il dit que l'argent est très rare partout et en tout temps, et je partage un peu son opinion—bien que ce soit pour un motif différent—au sujet de la nomination d'une commission qui devra agir avant que les chartes des banques soient renouvelées. Je n'aurais nulle objection à la nomination d'une commission qui comprendrait un banquier expérimenté et un homme rompu aux affaires, avec un avocat, selon la coutume, pour équilibrer la balance du pouvoir entre les deux, mais je voudrais détromper le peuple, et même la Chambre, en ce qui concerne l'opinion erronée sur ce qui se fait en pays étrangers relativement aux banques et aux opérations de banque. Nombre d'honorables députés semblent croire qu'en Europe les banquiers prêtent de l'ar-

gent, virtuellement pour rien, tout en faisant des paiements au gouvernement. Je ne puis voir comment cela est possible, et je crois que tout homme qui suit le mouvement des affaires dans le monde commercial comprend que l'argent est comme les autres articles de commerce, et se conforme au principe de l'offre et de la demande.

Bien que cela puisse se faire dans une certaine mesure, je ne puis voir très clairement comment un gouvernement peut régler le prix de l'argent. Dans tous les cas, je ne crois pas qu'il puisse le réglementer de telle façon qu'un taux d'intérêt plus élevé puisse être exigé dans une région que dans une autre. Si l'intérêt légal des banques du Canada est de 7 p. 100, je ne vois pas bien comment on puisse leur permettre d'exiger 8 p. 100, et même 10 p. 100 dans l'Ouest. Dans l'ouest du Canada, je crois que les cultivateurs et les marchands sont obligés de lutter constamment pour réussir, et il n'y a aucune partie du pays qui ait un plus grand besoin d'argent à des taux modérés. Bien que je ne sois pas très au courant de cette phase de la question, je suis certain que, financièrement, les marchands et les manufacturiers de l'Est soutiennent un grand nombre de gens de l'Ouest. Mais pour en revenir à ce que j'ai dit d'abord, je dis qu'il est très difficile pour le Gouvernement de fixer définitivement le prix de l'argent. A New-York, le prix de l'argent offert est, je crois, de 2 p. 100 en moyenne et je l'ai vu monter jusqu'à 20 p. 100 et même 60 p. 100 sur le marché de New-York. Il faut se rappeler que si les gens en ont besoin, et consentent à payer l'intérêt, il est difficile de les empêcher d'emprunter.

On a beaucoup parlé au cours de ce débat de la situation q i existe en Allemagne. On nous parle à tout instant de la peur d'une guerre allemande et de la marine allemande—mais, à mon avis, ce qui est beaucoup plus grand et d'occurrence beaucoup plus fréquente que tout cela, c'est la rareté de l'argent en Allemagne. L'autre jour un honorable député a déclaré que les Allemands prêtent l'argent à 3 et 3½ p. 100, et payent en même temps un certain montant au gouvernement, mais on sait très bien que les banques allemandes exigent jusqu'à 6 et 7 p. 100. Je ne connais rien qui inspire plus de crainte aux banquiers, aux entreprises de crédit de l'Europe, que la panique financière de l'Allemagne. Je crois donc que mes honorables amis n'ont pas une idée exacte du système de banque allemand, ni de quelques autres systèmes de banque. De fait, si le gouvernement de la Suisse, de l'Allemagne ou du Danemark ou de quelque autre contrée de l'Europe veulent prêter à certaines exploitations dans ces pays, tels que les établissements agricoles, de l'argent à un certain taux,

M. NESBITT.

dans un certain but, il n'y a là rien de plus que ce que nous faisons, peut-être pas autant que nous ne faisons, lorsque nous faisons constamment à un grand nombre d'entreprises des concessions gratuites. L'autre soir encore, le ministre de l'Agriculture a proposé d'avancer, sans intérêt, une certaine somme d'argent. Une commission, comme celle proposée l'autre soir par l'honorable député d'York-sud ferait, dans une grande mesure, disparaître les idées fausses qu'un grand nombre d'entre nous avons au sujet de cette question.

En ce qui concerne l'article 88 de la loi actuelle des banques, qui a eté violemment attaqué par l'honorable député d'Ontario-nord, je suis en faveur du maintien de l'article 88. Il y a, dans ce pays, peu de manufacturiers qui ont assez de ressources personnelles pour faire leurs propres affaires. Quelques maisons anciennes et bien établies peuvent le faire, mais elles sont très rares. En vertu de l'article 88 de la loi des banques, bon nombre de manufacturiers sont virtuellement soutenus par les banques et il n'en résulte aucun mal. Autant que je sache, bon nombre d'entre eux ne doivent rien à personne, excepté à la banque. Il y a sans doute des cas où des gens sont floués après avoir mis leur confiance en des individus qui se trouvent protégés par l'article 88 de la loi des banques, mais combien d'exemples de ce genre en comparaison du nombre de cas où aucune difficulté ne survient? Nous ne pouvons adopter une législation qui s'appliquerait à tous les cas. Quant à étendre aux cultivateurs les dispositions de cet article, j'ai assez de confiance en la prudence des gérants de banque pour croire qu'ils seront sur leurs gardes lorsqu'ils prêteront en vertu de l'article 88, soit sur le grain ou le bétail des cultivateurs. D'après ma propre expérience, les cultivateurs de ma région peuvent obtenir de l'argent des banques à meilleur marché que les marchands ou les manufacturiers, et le cultivateur ordinaire, s'il a quelque réputation d'intégrité, n'a pas la moindre difficulté à obtenir la somme raisonnable dont il peut avoir besoin pour ses affaires.

Le ministre a dit à bon droit que le commerce de banque repose surtout sur la confiance. Lorsqu'un homme n'est pas réputé solvable et probe, il serait très dangereux d'obliger un banquier à lui fournir des fonds, et si les banques refusent des fonds à un cultivateur—je ne raconte pas seulement ce que j'ai moi-même appris dans mon coin du pays—je ne crois pas que d'autres lui en fournissent. Je ne pense pas que nous puissions obliger une institution de banque à prêter de l'argent à des gens qui n'ont pas de crédit, et les cultivateurs de ma région ne sont exploités en aucune manière, ni quant à l'intérêt exigé d'eux ni quant au montant du prêt.

Le représentant d'Ontario-nord a parlé des petites banques. Il s'est plaint que le commerce de banque devient un accaparement. Depuis dix ans, combien y a-t-il eu de fusions de banque qui n'aient pas bénéficié à la population, au lieu de lui porter préjudice? Si vous en nommez une, je serai convaincu que j'ai tort de penser que, depuis dix ans, la fusion a été un avantage.

Le représentant de Carleton (N.-B.) nous a cité le cas d'une banque qui n'aurait pu se maintenir, si la banque de Montréal n'était pas venue à son secours. Nous sommes tous au courant de l'affaire de la banque d'Ontario. Un député suggère d'obliger les banques à obtenir le consentement du Parlement pour fusionner, de la même manière qu'elles en obtiennent une charte. Dans le cas de la banque d'Ontario, si la banque de Montréal ne s'était pas emparé de ses affaires ce matin-là, la population canadienne aurait pu subir de grandes pertes. La banque de Montréal l'engloba totalement et, ce matin-là, elle publia des avis disant qu'elle paierait tous les créanciers qui se présenteraient.

M. EDWARDS: Combien a-t-elle payé?

M. NESBITT: Je l'ignore, mais je ne doute pas qu'elle ait subi des pertes. Je ne pense pas qu'une enquête démontrerait que la banque de Montréal n'a rien perdu dans cette transaction, à un point de vue purement monétaire. Je n'appuie pas inutilement la concentration des intérêts, mais je déclare qu'en présence de ces faits nous devons être prudents et sans parti pris. On a beau dire: Je suis dans la gêne et la banque devrait me fournir des fonds. J'ai dit en commençant que j'avais beaucoup de sympathie pour le député d'York-sud lorsqu'il disait qu'il avait toujours trouvé que l'argent était rare partout.

M. MACLEAN (York-sud): Je n'ai pas dit cela.

M. NESBITT: Dans ce cas, je me rétracte sur-le-champ; mais, moi-même j'ai toujours trouvé l'argent très rare partout où je suis allé.

M. MACLEAN (York-sud): J'ai dit, je crois, que c'est ce que le pays constate.

M. NESBITT: Cependant, cela n'influence pas mon opinion sur la question principale, qui est d'obliger les banques à prêter de l'argent à tous ceux qui en veulent.

M. MACLEAN (York-sud): L'honorable député demande qu'on lui cite un cas où la fusion de deux banques n'était pas dans l'intérêt public. Je ne crois pas qu'il fût dans l'intérêt général du Canada ou de la province d'Ontario qu'une grande banque comme la Traders' Bank fusionnât avec la banque de Montréal. S'il y avait plus de ces fusions, elles seraient préjudiciables à tout le pays.

M. NESBITT: L'honorable député sait-il de science certaine que la fusion de ces deux banques n'a pas été avantageuse pour le pays?

M. MACLEAN (York-sud): Elle n'a pas été avantageuse. Elle a diminué la concurrence entre les banques du pays.

M. NESBITT: Comment l'honorable député sait-il que la fusion n'a pas été avantageuse?

M. MACLEAN (York-sud): Elle a diminué les facilités qu'avait le public de se procurer de l'argent, et l'honorable député a déjà avoué que c'est ce dont le pays a le plus besoin. Il y a un endroit de moins où l'on peut se procurer de l'argent.

M. NESBITT: J'étais un client d'une des institutions dans lesquelles je suis intéressé, la Traders' Bank, et la fusion n'a nullement diminué nos facilités d'obtenir des fonds; de fait, il y avait une plus grande institution qui a pu soutenir les maisons et les entreprises industrielles qu'elle ne pouvait pas soutenir auparavant.

M. SHARPE (Ontario): Que faut-il penser des agences qui ont fermé leurs portes?

M. NESBITT: Eh bien! qu'en pensez-vous. La fusion a peut-être mis sur le pavé trois ou quatre commis et je ne doute pas qu'ils aient tous un emploi ailleurs. Les endroits où les bureaux ont été fermés n'ont rien perdu parce qu'il avait probablement à ces endroits plus de banques qu'il n'était nécessaire. Je ne crois pas qu'il était plus nécessaire d'avoir trois ou quatre banques en un lieu pour qu'il y eût de la concurrence qu'il n'est nécessaire d'avoir trois ou quatre chemins de fer. Nous entendons parler de villes qui font de grands efforts pour payer un bonus afin d'attirer chez elles trois ou quatre chemins de fer. Ceux-ci font-ils baisser les tarifs applicables au transport des marchandises? Nullement, les chemins de fer n'oseraient pas les diminuer.

M. SHARPE: Pourquoi?

M. NESBITT: Parce qu'il y aurait une guerre de tarifs.

M. MACLEAN (York-sud): Allez-y de votre guerre.

M. NESBITT: Vous êtes très brave, vous qui voulez vivre de la guerre mais vous

ne pouvez pas faire d'affaires sur le pied de guerre. Il faut que la situation soit pacifique.

Je veux dire un mot des commentaires du représentant d'Ontario-nord (M. Sharpe) au sujet d'une banque qui fait des opérations avec un capital de $100,000. Si vous parcourez les annales des faillites de banques au Canada et aux Etats-Unis, vous constaterez qu'il y a eu moins de faillites et des pertes beaucoup plus faibles au Canada qu'aux Etats-Unis. Il n'y a pas que des banques privées aux Etats-Unis, mais il est des banques inféodées à certaines villes. Une banque peut avoir des égards pour la population de l'endroit et ne rien épargner pour venir en aide à la ville dans laquelle elle est située; cependant, bien des gens qui avaient un intérêt dans plusieurs établissements industriels et qui ont traversé la frontière, m'ont dit qu'il n'y a pas de comparaison entre la manière dont les banques canadiennes soutiennent leurs clients, à quelque distance qu'ils soient, et la manière dont les banques les soutiennent aux Etats-Unis. J'ai connu plusieurs personnes venues des Etats-Unis et qui ne pouvaient pas croire qu'elles seraient soutenues comme elles le sont par les banques dans les entreprises industrielles.

Quant à une banque ayant un capital de $100,000, nous savons tous que la tendance des banques est de tout engager dans leurs opérations, y compris leur capital et les dépôts. Supposons qu'il y ait dans une ville une banque ayant un capital de $100,000 et des dépôts de $100,000 et qu'elle soutienne deux ou trois établissements industriels. Elle soutiendra dans la pleine mesure de ses moyens ces établissements qui désirent se développer, cela va sans dire. Mais, lorsqu'une crise arrive, la banque a déjà placé dans ces industries et utilisé tous les fonds dont elle dispose. Dans ce cas, à qui ces industriels s'adresseront-ils? Aux grandes institutions financières. Sous ce rapport, ces grandes maisons de banque ressemblent beaucoup aux grandes compagnies d'assurance. Si les grandes compagnies d'assurance anglaises, ne faisaient pas des affaires dans tout l'univers, elles ne pourraient pas accepter les risques qu'elles prennent ici, pour la bonne raison que, tandis qu'elles font des pertes au Canada, elles réalisent des gains en Angleterre, en Australie ou en Egypte. C'est la division de leurs intérêts, la moyenne générale qui leur permet de prendre ces risques. Une banque peut avoir une forte somme de dépôts à Woodstock et prêter les fonds à Toronto ou à Red-Deer; mais les dépôts étant plus élevés en d'autres endroits, il y a équilibre. Je n'ai pas foi en la théorie des petites banques.

M. NESBITT.

Un autre problème est celui de l'inspection. Je n'ose discuter le projet de loi ni faire de propositions, parce que la question est très importante pour le pays. Les banques canadiennes ont accompli beaucoup de bien. Elles ont mis des gens dans la gêne. J'ai souvent pesté contre elles, parce que je ne pouvais pas en obtenir des fonds, mais c'était probablement dans mon intérêt; aussi j'aborde ce problème de l'inspection avec beaucoup d'appréhension.

Je soumets au ministre des Finances qu'avant d'émettre un certificat, il doit avoir le plus grand soin de se convaincre de la sincérité des intéressés. Je sais qu'il a modifié la disposition relative à la délivrance du certificat, qu'il a augmenté un peu les pouvoirs du conseil de la trésorerie; cependant, bien que la loi renferme beaucoup plus de mots, le paragraphe 3 de l'article 15 ne confère guère plus de pouvoirs au ministre. Je lui proposerai d'avoir au département un inspecteur qui aurait été un banquier d'une grande expérience, et de n'accorder aucun certificat avant qu'on se soit soigneusement enquis que les actions sont aux mains de porteurs sérieux. Ce n'est pas tout. Nul certificat ne devrait être accordé avant que la réputation de ceux qui ont demandé la charte ait été l'objet d'une enquête sérieuse, de la même manière qu'un banquier s'enquiert de la réputation d'individus qui sollicite un prêt. Puis, si le ministre et son inspecteur ne sont pas satisfaits du résultat de l'enquête, le ministre devrait pouvoir refuser le certificat. Je laisserai cet inspecteur en place pendant un instant, car je me propose de le ramener plus tard sur la scène et d'étudier la question de l'inspection des banques.

Je ferai une observation ou deux relativement aux inspecteurs. L'autre jour, le représentant de Middlesex a prononcé un discours sur la loi des banques, qui m'a paru très digne d'admiration, et il a suggéré que les banques déposent une certaine somme d'argent pour la garantie des déposants, comme pour l'émission du papier-monnaie. Il y a, terme moyen, $650,000 de dépôts. On les appelle des dépôts aux caisses d'épargne et il y a, de plus, assez de dépôts en comptes courants pour porter la somme à un milliard de dollars. Je ne suppose pas qu'on exigera que les dépôts courants soient garantis, car a vrai dire, les déposants ne confient leurs fonds à la banque que pour leur propre commodité. Cependant, il y a beaucoup à dire en faveur du projet de donner une garantie complète aux déposants aux caisses d'épargne, parce que, comme le démontre la comparaison des prêts courants avec les dépôts, une grande partie des opérations ont lieu grâce à ces dépôts. La garantie de toutes les banques pourrait en engager quelques-unes dans des prêts inconsidérés.

Plusieurs personnes m'ont représenté que le Gouvernement devrait obliger les banques à lui payer quelque chose sur leurs billets en circulation, et je ne crois pas que ce serait gêner beaucoup les banques si le Gouvernement les obligeait à déposer comme garantie, entre les mains du receveur général, une somme égale à 5 p. 100 de leurs dépôts. Il n'est pas probable qu'une banque comme la banque du Commerce ou la banque de Montréal, en cas de faillite, feraient perdre tous ses déposants, et les trente ou trente-cinq millions ainsi obtenus seraient, dans mon opinion, une ample garantie. Je ne demanderais pas que ce fonds de garantie fût déposé en or et que cet argent fût retiré de la circulation; il suffirait que les banques déposassent des valeurs jugées satisfaisantes par le conseil de la trésorerie.

Je doute fort qu'une inspection dans le genre de celle qui est proposée par l'honorable ministre des Finances donne satisfaction. Tous ceux qui savent comment se font les assemblées d'actionnaires de banques savent qu'elles sont absolument conduites par trois ou quatre personnes, et qu'un très grand nombre des personnes présentes ne savent réellement pas ce qui se passe; les motions sont toutes rédigées d'avance et tout se fait si promptement que la plupart des actionnaires sortent de la réunion sans savoir ce qu'on y a fait ou comment cela a été fait. Je suis absolument convaincu qu'il faudrait trouver une autre solution que celle qui est proposée dans le bill pour l'inspection des banques.

Je crois que ce serait préférable si l'association des banques nommait un inspecteur et si l'inspection était faite sous la direction de l'association. Je crois que par ce moyen l'association des banques veillerait avec soin à ce qu'aucun membre de l'association ne fasse de spéculations hasardées avec les dépôts des clients. Il y a peut-être d'autres plans meilleurs que celui-là, dont en certains quartiers on peut ne pas vouloir, mais ce plan vaut certainement mieux que celui contenu dans le bill. Si l'inspecteur général nommé par l'association des banquiers rendait quelque décision dont une banque ne serait pas satisfaite, cette banque aurait le droit d'en appeler au département des Finances, et l'inspecteur du gouvernement déciderait en dernier ressort.

J'ai posé au ministre des Finances, lorsqu'il a prononcé son discours, une question au sujet de l'inspection des banques par le Gouvernement, et sa réponse m'a convaincu qu'il était absolument impossible pour le Gouvernement d'entreprendre cette inspection avec quelques chances de succès. Le Gouvernement pourra bien envoyer son inspecteur faire l'inspection du bureau principal, et lorsqu'il l'aura terminée, vous ne saurez pas si son inspection est suffisante ou non. S'il y avait quelque chose à cacher le bureau central pourrait facilement l'envoyer à l'une des succursales.

Mon honorable ami d'York-sud propose une banque nationale qui émettrait l'argent pour la circulation. Cette proposition comporte un changement complet dans notre système actuel de banques, et pour ma part, je n'ai pas eu le temps de l'étudier suffisamment pour me prononcer, bien que la chose puisse être bonne. En Allemagne il y a une banque nationale qui est autorisée à émettre des billets pour une somme dépassant son capital, mais les études que j'ai faites depuis quinze ou vingt ans du système financier allemand n'ont pas fait de moi un partisan de ce système; tout au contraire. J'ai la même opinion au sujet des banques des Etats-Unis; leur circulation n'est pas assez élastique, et elles sont souvent, dans de sérieux embarras. A tout prendre je ne connais pas de systèmes de banques qui dans les cas de grande crise financière aient mieux résisté que le sytème canadien, bien qu'il y ait quelques petites choses qui probablement pourraient être beaucoup améliorées.

M. MEIGHEN: Quels défauts trouvez-vous dans le système allemand?

M. NESBITT: Il me faudrait tout l'après-midi pour expliquer ce système, mais lorsque nous étudierons ce bill en comité je dirai ce que j'en pense. Aucun pays européen n'a subi autant de crises monétaires que l'Allemagne, où il y a des paniques presque tous les deux ou trois mois. Il faut donc qu'il y ait quelque chose de défectueux dans le système allemand, parce que nous n'avons pas de ces paniques ici.

Cela est une réponse à ceux qui veulent avoir de l'argent, de l'argent en grandes quantités. Nous voulons tous avoir beaucoup d'argent; mais plus l'argent est facile à avoir plus sa valeur diminue. Un économiste de la république voisine propose aujourd'hui de donner à l'or une valeur fixe; il dit que l'or est devenu trop abondant; il pense comme mon honorable ami de Toronto-ouest qui disait l'autre jour que tout le monde avait de l'argent en quantité. Il juge les autres par lui-même; il possède beaucoup d'argent, mais un très grand nombre de personnes n'en ont pas, et il y en a plus qui n'en ont pas qu'il y en a qui en ont.

J'ai longuement étudié la question des dépôts et je suis d'avis qu'il nous faut trouver quelque moyen de protéger les déposants. Nous devons aussi trouver le moyen de donner satisfaction au public au sujet de l'inspection des banques. Si le ministre actuel des Finances et ses suc-

cesseurs prennent toutes les précautions justes et nécessaires avant d'accorder une charte à une banque, ils préviendront les crises qui surviennent généralement dans les premières années de la vie d'une banque. On dit que les banques font beaucoup d'argent, et c'est vrai; c'est pourquoi je pense que ce ne sera pas leur imposer un fardeau bien lourd que de les obliger à déposer une certaine somme en garantie entre les mains du receveur général pour protéger les déposants. Bien que les banques fassent beaucoup d'argent, je ne connais pas de banques qui aient payé de dividendes pendant les trois ou quatre premières années de son existence. Quelques-unes des banques qui ont été récemment fondées et qui payent des dividendes ne devraient peut-être pas en payer. Je sais que les banques sont très conservatrices et je crois qu'elles ont raison. Le commerce de banques est une entreprise sérieuse. Beaucoup de personnes croient qu'elles sont nées avec des dispositions providentielles pour être banquiers; mais la providence souvent n'est pas de leur avis, d'après l'expérience que nous en avons.

En ce qui regarde la question de l'intérêt, nonobstant ce qu'a dit mon honorable ami de Toronto, dont je respecte beaucoup les opinions, je crois que les banquiers pourraient payer un intérêt un peu plus élevé sur les dépôts. S'il y a élasticité dans le taux de l'escompte suivant que l'argent est plus ou moins abondant, il devrait y avoir la même élasticité dans le taux de l'intérêt payé sur les dépôts. C'est la chose la plus simple du monde à régler; si le Gouvernement est d'avis que l'intérêt de 3 p. 100 payé par les banques n'est pas suffisant, tout ce qu'il a à faire, c'est de payer lui-même 3½ p. 100, cela réglera la question par le fait même. L'escompte a été très serré pendant les trois derniers mois. Je ne parle pas de mon expérience seule, parce que tout le monde sait qu'il en est ainsi, excepté peut-être quelques-uns de mes honorables amis de la droite, qui ont de l'argent à jeter par les fenêtres. Je ne connais pas d'endroit où l'on peut obtenir de l'argent pour moins de 5 p. 100, et quelques endroits seulement où l'on peut en obtenir pour moins de 6 p. 100. Je crois que dans la plupart des banques l'escompte sur les petits prêts est de 7 p. 100. Naturellement, une banque a plein droit de faire payer un intérêt un peu plus élevé sur les petits prêts que sur les gros. Lorsque quelqu'un emprunte une forte somme, je crois qu'il devrait obtenir cet argent à un taux moindre que celui qui n'emprunte que $50 une fois par année au tous les deux ans, et pour quelques mois seulement, parce que les banques sont obligées pour cela de faire des inscriptions dans leurs livres qui occpent le temps de leurs commis et l'espace dans leurs livres.

Mais je répéterai de nouveau que si l'intérêt courant est de 7 p. 100, il devrait être de 7 p. 100 pour tout le monde. Les banques ne devraient pas exiger plus dans l'Ouest que dans l'Est. C'est là un grief auquel je ne vois aucun moyen d'apporter remède. Un manufacturier dans un village peut avoir un établissement tout aussi considérable qu'un manufacturier dans une ville, mais on exige de lui invariablement 1 p. 100 de plus d'intérêt que de son concurrent de la ville, qui est à proximité du siège social de la banque. Cela est absolument injuste et le manufacturier de la ville qui est à proximité du bureau central de la banque, a sur le manufacturier de la campagne un avantage qu'il ne devrait pas avoir, parce que les banques recueillent dans toutes les parties du pays l'argent qu'elles prêtent ensuite au commerce.

M. EDWARDS: N'y a-t-il pas là une contradiction de ce que vous venez de dire, à savoir, que les petits emprunts devraient payer un intérêt plus élevé?

M. NESBITT: Non, je ne crois pas. Je puis me tromper, vous savez; je me trompe généralement; je veux dire que lorsque j'essaie d'acheter des valeurs, je me trompe généralement, mais je ne crois pas qu'il y ait conflit dans ce cas-ci. Il y a une grande différence entre des petits emprunts de $25, $30 ou $50 dont souvent quelqu'un a besoin. et les prêts considérables à un client régulier. Je suis certain que mon honorable ami voit la différence. Si mon honorable ami fabrique certains articles à Toronto de quelque genre que ce soit, et qu'il ait besoin d'emprunter $2,000 de la banque, et si moi qui fabrique le même genre d'articles à Woodstock je me trouve dans la même nécessité d'emprunter $2,000 de la banque, j'aurai à payer 1 p. 100 d'intérêt de plus que mon ami de Toronto, qui a ainsi un avantage sur moi. Je ne vois pas comment l'on puisse empêcher cela; mais je dis que c'est injuste.

Dans les temps de crise comme en 1907 et 1908, lorsqu'un homme allait demander $50,000 à emprunter à une banque, celle-ci lui disait qu'elle ne pouvait pas lui prêter $50,000, mais seulement $25,000 ou $30,000. J'approuve les banques d'être prudentes dans les temps de crise; mais c'est l'habitant des villes qui est servi le premier. Même lorsque l'argent est rare, un commerçant dans une ville peut continuer à faire ses achats aussi librement que lorsque les temps étaient meilleurs; mais les banques n'accordent pas les mêmes facilités à un commerçant dans un village. Je ne veux

pas dire que les banques canadiennes n'aident pas à leurs clients. Je crois que les grandes institutions de crédit comme la banque de Montréal ou la banque du Commerce et autres ont aidé leur clients à traverser la crise de 1907 et, qu'en agissant ainsi elles ont fait du bien, non seulement à elles-mêmes, mais aussi au pays, et je crois qu'elles méritent qu'on le reconnaisse. Elles n'ont pas avancé tout l'argent qu'on leur demandait, mais une bonne partie. Dans quelque cas, naturellement, elles ont cessé le crédit, et c'est là où je ne m'accorde pas avec les banques. Voici, par exemple, un homme qui fait de l'escompte à une banque et tout d'un coup survient un changement dans le personnel de cette banque—ce peut être l'inspecteur, le gérant local ou le gérant général. Ce nouveau fonctionnaire n'approuve pas la politique de son prédécesseur à l'égard de ce client, mais celui-ci qui comptait sur son escompte ordinaire, avait fait ses achats dans tout le pays et ses calculs en conséquence. Le nouveau fonctionnaire lui dit: Il vous faut diminuer votre compte.

Il n'est guère en mesure de s'exécuter, surtout si cette demande lui est faite à un moment de rareté de l'argent, comme cela s'est produit cet automne, alors que les banques gardaient leurs fonds pour l'expédition des céréales. Comment transporter son compte à la banque voisine quand cette banque est, elle aussi, à se constituer une réserve en vue de la manutention de la récolte? Incontestablement on a droit de se plaindre des banques. Je ne sais comment le ministre des Finances pourra y mettre ordre. Tout de même, un jour ou l'autre les banques en ressentiront le contre-coup, car c'est ici une réelle et grave injustice. Les banques n'ont pas le droit, à mon avis, ayant ouvert un crédit, ayant donné à entendre au client qu'il peut compter sur des avances une année durant ou à peu près, de le sommer de se mettre en règle avec elles. Un tel procédé peut être très périlleux pour lui.

Ce que je vais dire maintenant va donner à penser, je le sais, que je mêle à cette question des préoccupations de parti, et si de telles préoccupations ont assurément droit de citer en cette enceinte, elles doivent s'affirmer le moins possible dans la délibération d'un sujet comme celui-ci. A l'égard des déposants, je désire poser au ministère une question: que se propose-t-on de faire pour les déposants de la Farmers' Bank? Au cours de la campagne de 1911, certains candidats, y compris des membres de la députation et du cabinet, promirent aux électeurs que, si leur parti était porté au pouvoir, les déposants rentreraient dans leurs fonds. C'est incontestable. Mon concurrent était du nombre. Le très honorable premier ministre, pour qui j'ai le plus grand respect, et aussi le ministre du Commerce se sont rendus dans cette circonscription; je ne dis pas que ces messieurs ont fait de ces promesses, mais je dis que leur candidat en a fait à tous les endroits où la Farmers' Bank avait des bureaux. Et, naturellement, des personnages aussi haut placés se trouvant sur les lieux pour prêter main-forte à leur candidat, les électeurs jugèrent, bien que ce candidat n'eût peut-être été nullement autorisé à faire cette promesse, que les ministres se portaient eux-mêmes garants de son exécution. Je n'ai pas à me plaindre de ceux qui ont voté contre moi pour cette raison; les libertés sont libres. Mais dans certains cas le préjudice infligé a été très grave. D'aucuns avaient mis jusqu'à leur dernier dollar en dépôt dans cette banque. Et nous voici en présence d'une des difficultés que soulève cette question des banques. Si l'on me permet une courte digression, je suis d'avis que nous devrions prendre le moyen d'informer le public, par la voie des journaux ou autrement, que le Gouvernement ne garantit pas les banques autorisées, pas plus qu'il ne garantit la solvabilité d'aucune autre institution. On devrait pouvoir dissiper nombre d'idées fausses sur ce sujet, et faire comprendre au peuple ce que sont réellement les banques. J'ai connu des gens persuadés que le Gouvernement se rendait responsable de tout l'argent qu'ils déposaient dans une banque autorisée, et rien n'aurait pu déraciner cette idée de leur esprit. Si les candidats dans cette région n'étaient pas autorisées à faire cette promesse, alors c'était de la cruauté de leur permettre d'espérer que, une fois le parti conservateur au pouvoir, on leur remettrait le montant de leurs dépôts. Ce que j'en dis n'est pas dans un intérêt de parti; je suis absolument sincère en parlant ainsi. Mais ici une autre question se présente. Si l'actif d'une banque ne suffit pas pour opérer le rachat de ses billets, alors il y a lieu de faire appel au dépôt de 5 p. 100. Considérant que ce fonds est destiné au rachat des billets, ne serait-il pas opportun dans un cas comme celui de la Farmers' Bank, d'appliquer le reste de l'actif au remboursement des dépôts? Bien entendu, j'ignore à combien s'élèvera l'actif de la Farmers' Bank et le Gouvernement ne le saura pas davantage tant que le rapport du liquidateur n'aura pas été fait. Pour ma part je suis d'avis, bien que ce ne soit pas la pratique d'ordinaire, que le Gouvernement, s'il a avisé ses candidats de promettre le remboursement de ces dépôts, doit s'exécuter.

M. SHARPE (Ontario): L'honorable député (M. Nesbitt) déclare, je pense, que

certains représentants de circonscriptions où sont établis des bureaux de la Farmers' Bank, ont fait des promesses à leurs électeurs. Me comprend-il dans le nombre? Car je tiens à dire à l'honorable représentant et à la Chambre que je n'ai fait à mes commettants aucune promesse, ni directe ni indirecte, quant au remboursement de ces dépôts par le parti conservateur.

M. NESBITT: Non, je ne songeais pas à l'honorable député d'Ontario (M. Sharpe). Je ne sais absolument rien sur ses promesses électorales.

M. EDWARDS: L'honorable député voudra-t-il, de même, dissiper tout doute en ce qui me regarde. Il se trouvait un bureau de cette banque dans mon comté.

M. NESBITT: Je ne veux être désagréable à aucun de ces messieurs de la droite. Je ne songeais pas à ces messieurs.

M. SHARPE (Ontario): Vous avez déclaré que ces promesses avaient été faites par des membres de la députation.

M. NESBITT: C'est ce que j'ai compris, et c'est ce qu'ont rapporté les journaux. Du moins en ce qui regarde un des membres du cabinet, tous les journaux tant de son parti que du parti opposé, lui ont attribué des déclarations dans ce sens.

M. MORPHY: Je demanderai à l'honorable député s'il songeait à moi, comme je représente la circonscription voisine de la sienne.

M. NESBITT: Monsieur l'Orateur, qu'aucun de ces honorables représentants ne pense que j'ai voulu lui être désagréable. S'ils n'ont pas fait de telles promesses, ils ont la conscience tranquille. Au reste mes interlocuteurs ont fait partie d'une députation qui s'est présentée au juge Meredith, au cours de l'enquête sur le compte de cette banque, et ont demandé que cette mesure fût prise.

M. SHARPE (Ontario): L'honorable député se trompe du tout au tout. Nous n'avons pas suggéré le remboursement.

M. NESBITT: L'honorable député l'a certainement fait lorsqu'il siégeait du côté de l'opposition.

M. SHARPE (Ontario): Toutes les motions demandaient qu'il fût institué une enquête.

M. MORPHY: Je demande une réponse directe à la question que j'ai posée à l'honorable représentant.

M. NESBITT: Que l'honorable député ne se tracasse pas; ses commettants savent s'il a ou non fait cette promesse.

M. SHARPE.

M. MORPHY: L'honorable représentant votera-t-il pour le remboursement de sommes déposées par ces pauvres gens, si la question se présente?

M. NESBITT: L'honorable député, si je comprends bien, me demande si je voterai pour le remboursement. . .

M. MORPHY: L'honorable représentant nous tient à distance en attendant qu'il ait repris haleine.

M. NESBITT: Je prie l'honorable député, pour parler en termes d'écolier, de ne pas folichonner. L'honorable député désire savoir si je voterais pour le remboursement des dépôts, je lui répondrai: Assurément, je le ferai. Et lui dans quel sens va-t-il voter?

M. MORPHY: J'inclinerai assurément de ce côté, si l'on établit qu'il y a eu incurie dans l'octroi du certificat.

M. NESBITT: Je ne m'attendais pas à me trouver pris dans une discussion de cette nature, et j'en suis confus. Ce qu'il me reste à dire sur cette question, je le réserve pour le comité de la banque et du commerce; mais je prie l'honorable ministre qui est chargé du présent projet de loi de réfléchir à ce que j'ai dit sur le sujet de l'inspection, en vue de trouver un remède au mal. Nous ne sommes après tout que les représentants du grand public, et il nous incombe de voir à ce que les banquiers rendent au public le plus de services possibles, et à ce que l'intérêt public soit aussi bien sauvegardé que possible.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): J'ai quelques courtes observations à faire à l'égard du projet de loi actuellement sur le tapis. Je suis entièrement de l'avis de l'honorable représentant d'Oxford-nord (M. Nesbitt) qu'il est du devoir de la Chambre d'assurer toute la protection possible aux actionnaires, aux déposants et au public généralement, dans cette mesure que la Chambre sera appelée à voter, une fois qu'elle aura été passée au crible par le comité de la banque et du commerce. Nombre des questions qui ont été soulevées au cours du présent débat pourront être plus utilement examinées là que dans la discussion générale du bill devant la Chambre.

Le régime des banques du Canada, en vigueur depuis 1867, a, dans l'ensemble, bien fonctionné, et cela au jugement d'experts de grande compétence et de grande réputation venus de l'étranger pour en faire l'étude. Il y a quelque trois ans, lorsque nous eûmes à Ottawa et dans d'autres villes du Canada la visite de la commission nommée par le gouvernement de Washington

pour s'enquérir du régime des banques dans tous les pays du monde, en prévision de l'établissement possible aux Etats-Unis d'une grande banque centrale ou nationale, je priai deux ou trois des membres de la commission de me dire ce qu'ils pensaient du régime des banques au Canada et de sa convenance, dans les conditions et au point de développement où se trouvait le Dominion. Je constatai qu'ils approuvaient fort notre pratique. Avec un minimum de capitaux, disaient-ils, vous faites un maximum d'affaires. Un tel système est remarquable par son élasticité, la fluidité des capitaux disponibles; il favorise l'utilisation du capital national sur les divers points du territoire, pour diverses fins et suivant les exigences variables du progrès de la nation. Dans un pays comme le Canada, où la condition essentielle de progrès et de développement est la possibilité de se procurer les avances suffisantes, l'utilisation du capital disponible de la manière la plus économique, la plus fructueuse, la plus prompte, est évidemment un facteur de la plus grande importance. Dans le monde moderne, les affaires, comme chacun sait, ont pour instrument principal le crédit, et non pas la monnaie métallique. Les banques canadiennes, comme celles de tous autres pays, étant les grandes distributrices du crédit national, les services qu'elles sont à même de rendre à cet égard dépendent dans une grande mesure de la confiance de notre peuple dans la solidité de nos institutions financières. Le commerce de banque est entrepris dans le but de réaliser un bénéfice suffisant sur les capitaux engagés, et on ne saurait compter que la population placera son argent dans les banques, si elle n'en retire un certain avantage.

On a beaucoup parlé de profits énormes que les banques auraient faits au Canada, et je crois qu'il serait bon que mon honorable ami le ministre des Finances fît préparer un état indiquant les faits vrais à cet égard. Je n'ai point dans le moment ce qu'il faut pour en parler en connaissance de cause, mais je sais telle institution, avec laquelle j'ai eu un temps des rapports, qui, depuis dix ou vingt ans, a fait de très considérables émissions d'actions, avec un fonds de réserve de près de $8,000,000. Sans avoir fait de recherches soigneuses à ce sujet, j'oserai dire que les quatre cinquièmes de ces huit millions ont été versés en espèces par les actionnaires eux-mêmes pendant le cours des dix dernières années, et cependant il se trouve des membres de cette Chambre pour dire et redire que les 106 millions de réserves de nos banques ont été constitués par les profits faits dans les opérations. C'est une erreur.

Je faisais allusion tantôt à une banque que je connais un peu, et j'ose dire, à propos de son fonds de réserve, que 6 millions proviennent de versements effectués au cours des douze dernières années en espèces sonnantes par les actionnaires eux-mêmes, et je dirai aussi que pas un actionnaire de cette même banque n'a depuis douze ans touché en moyenne plus de 4½ ou 4¾ p. 100 sur ses fonds. Il est donc oiseux d'affirmer, comme l'ont fait ici, sans doute de bonne foi, certains députés, que des personnes qui ont placé de l'argent dans des banques au Canada ont gagné un intérêt de 10 à 14 p. 100. Dans le fait, rien ne justifie telles assertions. Je crois qu'il serait bon que le ministre des Finances fît préparer, pour servir dans l'examen du projet devant le comité des banques et du commerce, un état montrant combien, sur cette réserve de 106 millions, mise actuellement au crédit des banques canadiennes, il a été versé par les actionnaires eux-mêmes, et quelle proportion de cette somme représente effectivement un profit que les banques auraient fait dans le cours de leurs opérations. Il y a beaucoup de questions que l'on a soulevées au cours de ce débat et auxquelles je ne toucherai point, puisque, comme je l'ai dit, elles seront, je pense, discutées et résolues devant le comité des banques et du commerce avec plus d'efficacité que dans la discussion générale du projet de loi.

Quelqu'un a dit qu'il serait désirable d'établir au Canada une forte banque centrale en réunissant trois ou quatre de nos banques les plus considérables. Je ne penche pas à croire que la chose pour le moment soit bien nécessaire.

On nous suggère d'une part la fusion en une seule de plusieurs entreprises exploitées sous la surveillance de l'Etat, et, d'autre part, on insinue qu'il y a trop de fusionnements de banques. Il est possible que les fusionnements de banques au Canada soient poussés à l'excès, alors que, comme l'a fait observer l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt), on peut évidemment, mais au prix d'une sécurité moindre, susciter la concurrence. Avec des questions de cette importance, il nous faut procéder avec circonspection.

Pour ce qui est de l'inspection et de la vérification des affaires des banques, plus particulièrement au bureau central, il a été dit avec vérité que les fraudes auxquelles ont donné lieu les méthodes en vogue au Canada ont été en grande partie perpétrées au bureau principal. J'admets que la Chambre doit prendre des disposition pour prévenir ces fraudes et pour assurer de la part des banques du Canada l'observance absolue de la loi. On a suggéré diverses mesures, et il serait, je crois, à

désirer que nous puissions nous faire une idée nette de ce qui est suggéré et des moyens par lesquels ces diverses propositions pourraient être réalisées. On a, par exemple, suggéré un contrôle par l'Etat, par le ministère des Finances ou par le conseil de la trésorerie agissant au nom de l'Etat, des opérations de nos banques pour ce qui touche à la gestion de leurs affaires. Ce contrôle, a-t-on dit, devrait aller jusqu'à prescrire la limite des prêts d'une banque à telle ou telle personne, même à lui interdire tout prêt à tel ou tel, à exiger de la banque qu'elle fasse rentrer après un temps donné l'argent qu'elle a ainsi prêté; qu'elle prête à tel ou tel moyennant une garantie spécifiée ou sans garantie. Quiconque a étudié cette matière sait qu'en fait de crédit à accorder, de nombreuses considérations viennent en jeu. Il pourrait être plus sûr au Canada pour une banque de prêter $100,000 à un jeune homme entreprenant, capable, jouissant d'une bonne réputation et s'efforçant de faire son chemin dans le monde sans capital ou avec bien peu, que de les prêter à un homme d'un tout autre caractère et que l'on supposerait posséder 150.000 ou 200,000 dollars.

Ce sont des matières qui, dans le cours ordinaires des choses, doivent être abandonnées au jugement de ceux à qui les actionnaires ont confié les opérations de la banque. Ce sont eux, les actionnaires, qui ont fourni à la banque les capitaux nécessaires à la poursuite de ces opérations, et ce serait charger d'une besogne impraticable ceux qui déjà ont à répondre de l'administration des affaires publiques du Canada, que d'exiger d'eux qu'ils prennent en main la direction de nos banques jusque dans ces minutieux détails. On ne saurait concevoir où un tel contrôle devrait s'arrêter ou même commencer. Il me semble que la gestion des affaires de la banque, en ce qui concerne l'intérêt des actionnaires eux-mêmes, doit, selon une pratique et un usage qui existent de temps immémorial dans les pays de langue anglaise, être laissée aux administrateurs et aux fonctionnaires de la banque, sous la réserve de certaines précautions à prendre dans l'intérêt du public en général et des déposants en particulier, afin d'empêcher celles des fraudes qui se peuvent prévoir par une loi; afin aussi d'assurer de tout point l'exécution des dispositions de la loi des banques.

Je ne sais si j'ai pu exprimer avec précision ce que j'avais à l'idée; mais c'est dans ce sens que la Chambre doit, me semble-t-il, considérer toute modification que l'on propose d'apporter à la loi des banques.

L'honorable ministre des Finances nous a déjà dit en présentant à la Chambre ce projet de loi, à l'élaboration duquel il a consacré beaucoup de temps et de reflexion, qu'il n'est pas, à son avis, le dernier mot sur la matière. Loin de là, il a demandé à la Chambre de le renvoyer devant le comité des banques et du commerce, afin que toutes ces questions y soient débattues comme elles doivent l'être dans une affaire de cette importance. On pourra, par exemple, examiner la question de savoir si l'Etat pourrait convenablement entreprendre de gérer de fait les affaires de toutes les banques du pays, ou encore, par ses fonctionnaires et ses experts, s'ériger en tribunal d'appel, qui casserait les décisions des administrateurs ou des fonctionnaires de la banque. Cela me semble une tâche impossible. Mais l'autre proposition est absolument rationnelle et praticable, c'est-à-dire celle qui consiste à faire des opérations de la banque un examen propre à prévoir la fraude et à assurer l'entière application par elle des dispositions de la loi des banques. Tels sont les deux objets que l'on peut proposer à la considération de la Chambre, et, de ces deux objets, le dernier est, à ce qu'il me semble, celui sur lequel la Chambre et le comité devraient concentrer leur attention.

Une question qui a été mainte fois posée au cours de ce débat, ç'a été celle de savoir si l'examen ou la vérification des comptes d'une banque devrait se faire par des vérificateurs ou spécialistes désignés par les actionnaires, ou par des personnes indiquées par les administrateurs. Bien souvent au cours de ce débat, on s'est servi du mot "inspection par l'Etat". Il est à désirer que l'on ait une idée nette de ce que l'on veut dire par là. La chose doit-elle s'entendre de ce sur quoi j'ai appelé en premier lieu l'attention de la Chambre ou de ce sur quoi j'en viens d'appeler son attention? Il serait manifestement ofseux pour l'Etat de tenter la première de ces deux choses par l'entremise de qui que ce soit qu'il désignerait. Pour ce qui est d'accomplir le deuxième objet auquel j'ai fait allusion, est-il à désirer vraiment, dans une affaire de cette importance, que l'on s'en remette du soin de cette inspection, surtout au bureau principal, où les hommes les mieux pensants de ce pays conviennent de son extrême à-propos, à l'action des actionnaires eux-mêmes, ou n'est-il pas infiniment plus avantageux de confier à des fonctionnaires de l'Etat cet examen, cette inspection ou cette vérification, selon qu'il vous plaira de qualifier la chose?

On a, à l'heure qu'il est, dans divers pays du monde, ce que l'on appelle l'inspection par l'Etat. Je ne suis pas aussi familier que certains membres de cette

Chambre avec les méthodes suivies en France, en Allemagne et en Suède pour cette inspection. Ce sont là les pays auxquels il a été fait, je crois, allusion. Le peuple des Etats-Unis nous a aussi été cité; mais je ne pense pas qu'à cet égard l'exemple de nos voisins soit bien rassurant. Mon honorable ami et collègue le député d'Halifax (M. Maclean), qui a fait de cette question une étude fort soigneuse, mentionnait l'autre jour que, de 1890 à 1907, plus de trois cent cinquante banques publiques aux Etats-Unis avaient été mises en liquidation, malgré l'existence d'un régime d'inspection par l'Etat.

M. BRODER: Parlait-il des banques d'état ou des banques fédérales?

M. BORDEN: C'était aux banques fédérales qu'il faisait allusion. Je vous dirai les chiffres qu'il a mentionnés, et je les suppose exacts, car il m'a dit avoir fait des recherches à ce sujet. Il a déclaré qu'entre 1890 et 1909 trois cent soixante-neuf banques nationales avaient cessé leurs opérations, et que sur ce nombre dix-huit sont redevenues solvables.

C'est donc une moyenne de plus de dix-neuf par année. Dans le même espace de temps, 1,376 banques d'Etat ont fermé leurs portes, soit une moyenne de plus de 72 par année. Beaucoup de ces banques sont, bien entendu, peu considérables; mais mon honorable ami assure que la faillite des banques a annuellement causé aux déposants une perte d'au moins 11 millions en moyenne. Il est donc abondamment prouvé par les chiffres que nous a donnés mon honorable ami que le système d'inspection par l'Etat en vogue aux Etats-Unis n'offre pas une sauvegarde bien complète aux déposants des banques nationales de ce pays-là. Ces chiffres parlent par eux-mêmes, et je n'ai pas à insister sur ce point. J'ai voulu me renseigner quelque peu sur ce qu'avait dit mon honorable ami, et j'apprends des employés du ministère des Finances, que, de 1863 à 1912, cinq cents banques nationales au moins ont fait faillite aux Etats-Unis, et qu'un très grand nombre de banques particulières et de banques d'état—2,000, je crois—avaient cessé leurs opérations.

Qu'est-ce donc que propose mon honorable ami le ministre des Finances? Il propose ce que de fait M. H. C. McLeod, qui a été un temps gérant général de la banque de la Nouvelle-Ecosse, propose lui-même—c'est à savoir une vérification des comptes au bureau central par des personnes du dehors, pour cette raison plus particulièrement qu'il serait vraiment impossible, étant donné notre système de banque, de faire un pareil examen ou une pareille vérification au bureau de toutes les succursales des banques canadiennes, qui sont extrêmement nombreuses.

Il propose la vérification venant de l'extérieur, et il veut que le vérificateur soit nommé par les actionnaires, au lieu de l'être par les administrateurs. L'objection formulée c'est, qu'au Canada, les actionnaires n'assistent pas aux assemblées, qu'ils y assistent moins souvent et moins soigneusement ici que dans les autres pays. Cette objection peut avoir une certaine valeur; les actionnaires sont sans doute plus dispersés; mais la proposition soumise à cette Chambre par le ministre des Finances pourrait, au besoin, être modifiée de façon à rendre absolument certain que les administrateurs de la banque nommés à l'assemblé annuelle, dans le but de faire l'inspection du bureau central au cours de l'année, seraient des hommes au-dessus de tout reproche et qu'on ne saurait soupçonner d'entente collusoire avec les administrateurs de la banque. S'il est possible de l'obtenir, il me semble préférable que la vérification de l'extérieur, dont tout le monde admet la nécessité, soit confiée à des personnes étant, en premier lieu, responsables, puis, en deuxième lieu, intéressées. Les actionnaires de la banque fournissent le capital. Le public fait ses dépôts; il y a un certain intérêt, il est vrai; mais les actionnaires, à l'égard de la sécurité des deniers de la banque ont non seulement le premier intérêt, mais la principale responsabilité. La pratique et la théorie des banques tant au Canada qu'aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, institutions d'où nous empruntons notre pratique à cet égard, a été d'imposer à l'individu lui-même la responsabilité et le contrôle, à moins que l'intérêt public ne s'y oppose. Toutes nos banques canadiennes, si je ne me trompe, sont dotées d'un système assez parfait d'examen et de vérification de leurs succursales. Les grandes banques du Canada ont une armée d'inspecteurs qui n'ont d'autre besogne que celle de faire un parfait examen des succursales de la banque. Les banques seraient dans l'impuissance de faire leurs opérations, s'il n'existait un système de ce genre; seulement, l'inconvénient souvent signalé ici depuis une dizaine d'années, c'est que, bien que les succursales de banque aient été l'objet d'un examen approfondi, le bureau principal a pour ainsi dire été l'objet d'aucune vérification. Les administrateurs eux-mêmes sont censés faire un examen des affaires de la banque à certaines époques de l'année; seulement, cet examen des administrateurs, même lorsqu'il se fait avec toute la diligence et avec tout le soin possible, ne saurait produire les résultats voulus.

J'ai souvenance qu'un administrateur de banque, un homme d'affaires remarquable et fort habile, me dit un jour qu'à l'enquête

annuelle des administrateurs sur les affaires de banque, il avait consacré plus d'une semaine à chercher à se convaincre de l'exactitude de l'état financier présenté par la banque au public. Après avoir consacré à cette besogne tous ses instants pendant huit ou dix jours, il finit par avouer qu'il n'avait pas de certitude absolue à cet égard. Eu égard à l'énorme nombre de succursales et aux facilités offertes à la collusion.

Entre le siège central et les succursales, un bon examen des affaires de la banque au bureau central serait sans doute chose fort difficile. A mon avis, ni l'examen, ni la vérification de comptes, soit par le Gouvernement soit par des particuliers, ni mesure législative adoptée par cet Chambre ne saurait donner au public, aux actionnaires ou aux déposants de garantie contre la fraude. Nous savons tout ce qu'on peut déployer de ressources d'esprit, toutes les nouvelles méthodes qu'on peut inventer dans un but de fraude, et à mon avis il est impossible de donner de garantie absolue. Mais cette Chambre et le comité ont le devoir de veiller à ce qu'on obtienne les meilleures garanties, à ce qu'on établisse les meilleures sauvegardes.

Quant à l'inspection de l'Etat, il serait vraiment fâcheux qu'on créât au pays cette inspection par l'Etat qui n'étendrait pas également son examen au bureau principal et aux succursales. Le ministre des Finances nous a signalé la fausse sécurité que créerait pareille inspection. S'il est possible, comme je le crois, d'obtenir cette sécurité en chargeant de ce devoir les actionnaires eux-mêmes et en veillant à ce qu'ils s'en acquittent, ce serait là, à mon avis, le meilleur moyen à adopter. Décharger les actionnaires de toute responsabilité en pareille matière et annoncer à son de trompe par tout le pays que le Gouvernement se charge d'une inspection qui, après tout, ne saurait être cette inspection approfondie et complète telle que l'entend le pays, ce serait une fausse mesure législative qui, en dernière analyse, aboutirait à produire plus de mal que de bien.

A mon sens, le Gouvernement ne saurait entreprendre un bon examen, une sérieuse inspection du bureau principal et des succursales au Canada. Il faut bien abandonner, dans une certaine mesure, ce soin-là aux banques elles-mêmes. Quant aux bureaux principaux, il faut leur donner cette inspection, cette vérification de comptes qui leur a manqué par le passé; seulement, l'avis que je formule, quitte à me rendre à l'évidence, si on réussit à me convaincre que j'ai tort, c'est qu'il serait bien préférable de charger de cette responsabilité les actionnaires eux-mêmes; de sorte que, non seulement les succursales, mais encore les bureaux principaux des banques au Canada soient soumis à l'examen de vérificateurs parfaitement indépendants qui auraient le droit et le devoir de faire rapport aux actionnaires, et non pas aux administrateurs, sur tout ce qui leur paraîtrait irrégulier dans les affaires de la banque. C'est en ce sens que je suggère que le bill soit renvoyé au comité à bref délai, afin que toutes ces questions soient soumises à un examen sérieux et qu'on prenne la décision voulue.

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

Reprise de la séance.

1re LECTURE

Du bill (n° 13), présenté par M. Knowles, tendant à autoriser la General Loan Company of Canada.

2e LECTURE

Du bill (n° 88), présenté par sir Rodolphe Forget, tendant à autoriser l'association des comptables canadiens;

Du bill (n° 89), présenté par M. Chabot, concernant la Canadian Medical Protection Association;

Du bill (n° 97), présenté par M. Sharpe, (Lisgar), concernant la compagnie des embranchements du chemin de fer Canadien-du-Nord;

Du bill (n° 98), présenté par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario et tendant à rectifier et à confirmer l'achat d'une partie de la propriété de la compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville;

Du bill (n° 99), présenté par M. Guilbault, concernant la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec;

Du bill (n° 100), présenté par M. Fowler, concernant un brevet de l'honorable D. Richard et autres;

Du bill (n° 101), présenté par M. Macdonell, concernant les brevets de Frederick Jacob Newman et autres;

Du bill (n° 102), présenté par M. Wilson (Wentworth), concernant la compagnie du chemin de fer de Niagara à Sainte-Catherine et à Toronto.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL MODIFIANT LA LOI DES BANQUES.

M. BORDEN: Je désire ajouter quelques mots aux observations que je viens de formuler au sujet du bill à l'étude. Il semble exister dans l'esprit de certains députés quelque malentendu au sujet de certains privilèges dont jouiraient les ban-

ques, en raison de la prolongation de leurs chartes, à chaque période décennale. On a dit que les chartes des banques reçoivent prorogation pour une période de dix ans et que durant cette période de temps elles ne sont plus justiciables du Parlement. Evidemment, c'est là une opinion erronée.

Si nous voulons établir la comparaison avec d'autres institutions, voici la distinction à faire: la société ordinaire autorisée législativement détient sa charte de façon absolue, à perpétuité, tant qu'elle juge bon d'exercer le privilège que le Parlement lui a accordé. Les banques ne sont pas en situation aussi favorables à cet égard; leurs chartes se prorogent pour une période définie de dix ans, et à la fin de cette période leurs chartes cessent d'exister. Quelques députés semblent d'avis que, durant la période décennale, les banques, pour quelque raison, cessent d'être sous la haute main du Parlement. C'est là une insigne erreur.

Au cours de cette session, le Parlement peut prolonger les chartes des banques pour dix ans, et suivant son habitude, apporter des modifications à la loi qui autorise les banques à exercer leur privilège. En pareille circonstance, rien n'empêche le Parlement d'amender la loi des banques, l'an prochain, ou l'année suivante. En réalité, depuis quinze ou vingt ans, on a souvent amendé la loi des banques du Canada à des périodes autres que celles auxquelles a eu lieu le renouvellement des privilèges des banques. Ainsi, depuis quatorze ans, la loi des banques a été modifiée en 1899, en 1904, en 1905 et en 1908, et à quelques-unes de ces époques, on a aussi prorogé leurs chartes. Si je fais ces observations, c'est afin de dissiper l'erreur en question, et en outre, parce qu'on a proposé de faire enquête sur les systèmes de banques des autres pays, ainsi que sur le mode d'inspection de l'Etat, en vogue, dit-on, ailleurs.

Dans le but de dissiper certaines illusions qui, à son avis, existent à cet égard, le député d'Oxford-nord suggère qu'il pourrait être utile de faire pareille enquête. Rien ne nous empêche d'étudier les systèmes d'inspection qui existent ailleurs.

Nous nous convaincrons qu'il y a quelque chose à gagner de l'expérience des autres pays à cet égard. Pareille considération, toutefois, ne nous empêcherait nullement de prolonger les chartes des banques, à cette étape, ni d'établir un système d'inspection au moyen d'experts nommés par les actionnaires, comme l'a observé le ministre des Finances.

Si ce système était établi et était mis en pratique pendant une certaine période de temps et que dans l'intervalle nous apprenions à une enquête faite au besoin par une commission royale ou de toute autre manière, qu'en tenant compte de l'expérience acquise dans d'autres pays, un meilleur système pourrait être appliqué, et mis en vigueur au Canada, il n'y aurait pas la moindre difficulté, dans deux ou trois ans ou à une autre époque, de modifier la loi des banques au Canada et de profiter ainsi de l'expérience acquise.

M. W. M. MARTIN (Régina): Comme l'ont déjà fait remarquer des orateurs précédents, cette question est importante. Je ne crois pas que dans aucune session une question plus importante puisse être soumise au Parlement. La loi des banques du Canada intéresse peut-être plus qu'aucune autre loi la partie la plus modeste de la population du pays. Je ne crois pas pourtant qu'il faille aborder avec une idée révolutionnaire la revision de notre loi de banque. Le système des banques, tel qu'il est établi ici est le résultat d'une expérience que je peux bien évaluer je crois à quarante ou cinquante ans ou peut-être davantage. Nous avons eu à la tête de nos différentes institutions financières des hommes qui sont au-dessus de toute critique dans le monde financier du Canada et de l'étranger. Un grand nombre d'entre eux sont connus personnellement des membres de la Chambre et je puis résumer en disant que notre système de banques a fait honneur au pays. Mais, pourtant, nous avons à déplorer que de mauvais sujets aient pénétré dans l'administration des banques, comme il s'en glisse dans toutes les entreprises humaines.

Ainsi que l'ont si bien dit le ministre des Finances et d'autres membres de la Chambre, il est impossible de faire une loi telle que des gens mal intentionnés ne puissent trouver le moyen de passer à travers pour frauder le public. Je ne sais pas de quelle banque le très honorable premier ministre a voulu parler, mais je pense que c'était de la banque de la Nouvelle-Ecosse. Je ne crois pas que personne ici devrait discuter cette question de banque en supposant que les banques bien administrées ne font pas de profits. Si le premier ministre a voulu parler de la banque de la Nouvelle-Ecosse, je crois que l'exemple a été mal choisi en ce qui concerne les profits.

D'après ce que j'ai entendu dire de nos institutions financières, il n'y a pas de doute que la banque de la Nouvelle-Ecosse occupe une très bonne place. C'est une institution qui a été bien dirigée, comme la banque de Montréal, la Canadian Bank of Commerce, l'Imperial Bank et d'autres que je pourrais citer. Aucune de ces banques n'est pauvre, toutes en réalité gagnent de l'argent. J'ai ici le rapport de la banque de la Nouvelle-Ecosse pour l'année 1912. Je constate que cette année la banque a réalisé un profit de $970,544 sur un capital d'un peu plus de $4,700,000, soit une moyenne de bénéfice de 23 p. 100 sur son capital. Je vois aussi que la banque a annoncé un dividende de 14 p. 100 sur son

capital versé et a placé environ 9 p. 100 à la réserve qui s'élève maintenant à $8,700,000 tandis que le capital payé n'est que de $4,700,000.

M. RHODES: Quelle est la réserve?

M. MARTIN: Je crois que je l'ai donnée. Mais le chiffre exact du fonds de réserve s'élève à $8,738,140.

M. BORDEN: L'honorable député m'a peut-être mal compris. La banque à laquelle je pensais est la banque de la Nouvelle-Ecosse. J'ai dit que c'est une erreur de croire que la réserve de toutes les banques soit constituée en grande partie par les bénéfices. La banque de la Nouvelle-Ecosse a fait de nombreuses émissions de capital durant les douze années écoulées. Ces émissions ont été prises par les actionnaires à 240, 260 et même jusqu'à 278. Je voulais montrer ainsi que la réserve ne s'était pas toujours accumulée avec les profits, mais sortait en grande partie des poches des actionnaires. Quant aux profits, si mon honorable ami veut prendre le capital réellement versé, qui est d'environ $14,000,000 et non de $4,700,000, comme il le dit, il verra qu'il n'y a pas eu de taux de bénéfices semblable à celui qu'il indique.

M. MARTIN: Je me rends compte de l'exactitude des observations du très honorable premier ministre au sujet de la réserve de la banque de la Nouvelle-Ecosse—et je suppose qu'on peut en dire autant de toutes les banques solidement établies—dont une partie provient de la vente du capital au-dessus du pair. Je ne veux pas discuter cela. Mais le fait est que sur le capital payé la banque a réalisé un profit de 23 p. 100 et a déclaré un dividende de 14 p. 100 sur le capital payé.

Si une partie de la réserve provient de la vente des actions au-dessus du pair, il y a aussi un grand profit qui a été porté au fonds de réserve. Presque toutes les banques du Canada ont de grosses réserves et vous devez tenir compte de ce fait—qui est exact d'après mes renseignements—qu'un fort montant de l'actif des différentes banques, leurs édifices et leurs propriétés immobilières, sont évalués dans leur rapport annuel à un prix moindre que leur valeur réelle, et si vous voulez tenir compte de cela, le montant réel de leur estimation dépassera de beaucoup la somme réalisée par la vente de leur action au-dessus du pair. Mais ce que je veux établir, c'est que les banques réalisent des bénéfices. Il est inutile qu'on vienne nous dire ici que ce n'est pas exact. C'est une excellente chose pour le Canada qu'elles fassent des profits; ce serait donner une mauvaise idée de notre situation commerciale si nos banques ne réalisaient pas de bénéfices. Mais lorsqu'il s'agit de profits, une banque ne devrait pas s'adresser à la Chambre par l'intermédiaire d'hommes qui essayent de convaincre le public que les banques ne font pas un profit raisonnable sur leur placement d'argent. L'an dernier la Canadian Bank of Commerce a déclaré un dividende de 11 p. 100; la Dominion Bank, de 14 p. 100; la Bank of Hamilton, de 11 p. 100; la banque de Montréal, de 12 p. 100; la Molsons Bank, de 11 p. 100; l'Imperial Bank, de 12 p. 100. En présence de ces chiffres, je crois que le moment est venu où les déposants des banques pourraient bien demander plus de 2½ ou 3 p. 100 sur les économies péniblement amassées qu'ils déposent dans ces banques par tout le Canada.

Il y a une autre question sur laquelle je veux attirer l'attention. Elle a été déjà mentionnée vaguement par quelques-uns de mes honorables collègues des deux cotés de la Chambre. Je veux parler de la disposition de la loi relative au taux d'intérêt qui peut être perçu légalement par les banques. Je ne suppose pas qu'un homme sur mille sache que la loi des banques du Canada contienne et ait contenu depuis des années une disposition à ce sujet. Je veux parler de l'article 91 de la loi des banques qui est aussi compris dans le bill qui nous est soumis:

> La banque peut signaler, prendre, réserver ou exiger tout taux d'intérêt ou d'escompte n'excédant pas 7 p. 100 par année et elle peut recevoir ou prendre tout tel taux d'avance, mais elle ne peut pas recouvrer de taux d'intérêt plus élevé.

Cet article est absolument sans effet dans la région du Canada que j'habite.

M. MACLEAN (York-sud): Quel est le taux dans les autres endroits?

M. MARTIN: Il me serait absolument impossible de dire quel taux est appliqué dans une autre ville de la Saskatchewan, mais le taux d'intérêt exigé par les banques à Régina dépasse souvent la limite de 7 p. 100 autorisée par la loi. Je ne voudrais pas me hasarder à dire quel pourcentage de l'argent prêté à Régina l'est à un taux d'intérêt plus élevé que 7 p. 100, mais je sais que le taux ordinaire exigé de l'emprunteur est en moyenne de 8 p. 100, et c'est parce que nous avons de la concurrence entre les banques. On a dit des deux côtés de la Chambre que la concurrence entre les banques n'était pas désirable, mais je suis plutôt porté à être de l'avis de l'honorable député d'York-sud quand il dit que la concurrence entre les banques est une bonne chose—et je vous dirai pourquoi. Supposons qu'un emprunteur puisse obtenir, à Régina, de l'argent à 7 ou 8 p. 100 et que le même emprunteur s'en aille dans une des petites villes de la Saskatchewan, quel taux d'intérêt est-il obligé de payer? Huit, neuf, même jusqu'à 12 p. 100, parce que dans

ces petites localités il n'y a pas de concurrence entre les banques.

M. CURRIE: L'honorable député parle-t-il d'après ses renseignements personnels quand il dit que les banques violent la loi dans l'Ouest, ou parle-t-il par ouï-dire?

M. MARTIN: Je dois dire que j'ai été l'avocat des banques autorisées de l'Ouest qui prélevaient un taux d'intérêt au montant assez élevé de 12 p. 100 par an. Si des banques peuvent prouver au Parlement que le taux de 7 p. 100 n'est pas suffisant pour leur permettre de faire leurs opérations dans l'Ouest, modifions la loi pour leur permettre d'exiger un taux suffisant afin de payer leurs dépenses et de recevoir un profit. Jusqu'à ce que cette disposition soit inscrite dans la loi, je prétends que cet article devrait être de telle façon qu'il soit observé par toutes les banques canadiennes.

Le dernier paragraphe de cet article dit qu'aucun taux d'intérêt plus élevé ne peut être recouvré par les banques, mais il ne dit pas qu'aucun banquier n'obtiendra ou demandera un taux plus élevé d'intérêt. Qu'en résulte-t-il? L'emprunteur s'adresse à une de ces banques, pour obtenir l'argent dont il peut avoir besoin pour ses affaires; on lui demande 9 ou 10 p. 100, quelquefois plus et il doit payer, n'ayant pas la facilité de s'adresser à d'autres banques dans le voisinage pour faire sa transaction. Suivant moi, cet article devrait dire que nul banquier ou maison de banque ne pourra exiger, demander ou recevoir un taux d'intérêt dépassant 7 p. 100 ou tout autre taux qu'on aura décidé d'établir. Comme je l'ai dit, il est désirable que les banques soient en état de faire des opérations sans danger et il est important qu'elles soient protégées d'une façon convenable pour qu'à leur tour elles puissent parfaitement protéger leurs déposants.

Je veux parler un instant de l'article 88. C'est, je le sais, un sujet qui a fait naître des polémiques, mais il me semble que lorsqu'une banque est autorisée, en vertu de l'article 88, à prendre comme garantie des récépissés d'entrepôts, elle devrait les faire enregistrer dans le bureau de la division d'enregistrement où se fait la transaction. Un amendement a été ajouté à l'article pour étendre ce privilège.

La banque peut prêter de l'argent à un agriculteur sur la garantie de son grain (de toute variété) battu après avoir été récolté sur sa terre.

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

C'est une disposition qui sera appliquée de la même manière. Si un agriculteur de l'Ouest donne un récépissé d'entrepôt comme garantie d'un prêt d'argent, la banque, comme tout simple citoyen devrait être obligée d'enregistrer ce récépissé d'entrepôt ou cette garantie immobilière d'une façon régulière.

Je ne prévois pas que les banques se prévaudront de cette disposition de la loi pour se montrer plus libérales envers les emprunteurs. Dans l'Ouest, un cultivateur qui a des animaux dans son étable et du grain dans sa grange, qui est considéré comme solvable par son banquier, peut obtenir autant d'argent qu'il en obtiendra après l'adoption de cet article 88. Ceux d'entre nous qui s'imaginent que cette disposition va servir de panacée et guérir tous les maux des cultivateurs de l'Ouest font une grave erreur.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): L'honorable député serait-il en faveur d'éliminer cette disposition?

M. MARTIN: J'ai dit que, selon moi, les résultats en seraient bien médiocres.

L'hon. M. WHITE: Je croyais que l'honorable député était d'avis qu'elle ne ferait aucun bien.

M. MARTIN: Je veux bien que l'on en fasse l'expérience, mais je prétends que cette modification apportée à la loi des banques n'induira pas les banquiers de l'Ouest à prêter de l'argent à des gens auxquels ils en auraient refusé dans les conditions actuelles.

M. RHODES: Est-ce dans l'intérêt du banquier ou dans l'intérêt de l'emprunteur que l'honorable député demande que ce privilège soit enregistré?

M. MARTIN: Ce n'est dans l'intérêt ni du banquier ni de l'emprunteur, mais dans l'intérêt des autres créanciers qui peuvent avoir des affaires avec ce cultivateur.

Dans l'Est, quand un industriel veut obtenir de l'argent d'une banque, cette dernière lui ouvre un crédit de $100,000, disons. Le premier mois, il retire $15,000, et il donne à la banque un reçu d'entrepôt pour la même somme; le mois suivant, il retire encore $15,000 et donne un reçu sur les autres marchandises qui sont arrivées dans son entrepôt depuis le dernier emprunt.

Les banques prétendent qu'il serait matériellement impossible d'aller faire enregistrer les reçus à chaque prêt. Le point que je tiens à faire ressortir, c'est que les paragraphes 2 et 3 de l'article 88 confèrent aux banques une garantie qu'elles n'avaient pas auparavant. Une banque prête de l'argent à un cultivateur contre un récépissé d'entrepôt; supposons que ce cultivateur ait d'autres créanciers et qu'il soit forcé à liquider ses affaires; la banque intervient et dit: Tout ce grain et tous ces animaux m'appartiennent.

M. RHODES: La garantie de la banque ne serait-elle pas meilleure, si ses récépissés étaient enregistrés?

M. MARTIN: Si je suis bien renseigné, la loi actuelle n'exige pas l'enregistrement des reçus d'entrepôt. L'enregistrement d'un document est un avis donné au public de l'existence de ce document. Avant de faire un prêt à quelqu'un, c'est le devoir du prêteur d'aller au bureau d'enregistrement et de se renseigner sur la situation de celui avec lequel il fait des affaires.

M. BAKER: Si j'ai bien compris, l'honorable député dit qu'à titre d'avocat d'une banque canadienne il lui est arrivé d'opérer le recouvrement de prêts faits par cette banque à 12 p. 100 d'intérêt par année. Est-ce bien ce qu'il a dit?

M. MARTIN: J'ai dit que j'avais agi comme avocat pour plusieurs banques, non pas une seule. En agissant comme avocat pour certaines banques, pour plus d'une...

M. BARKER: L'honorable député dit-il qu'en agissant comme avocat d'une des banques autorisées du Canada, il a fait payer à l'emprunteur 12 p. 100 par année sur des prêts consentis par cette banque?

M. MARTIN: Mon honorable ami n'a pas raison de s'alarmer. J'ai agi comme avocat pour plusieurs banques, et pour plus d'une dans l'Ouest j'ai opéré le recouvrement de billets portant un intérêt de 12 p. 100 par année.

M. LANCASTER: Le taux de l'intérêt avait peut-être été fixé par celui qui avait vendu le billet à la banque. Il ne s'agissait peut-être pas d'un prêt fait directement par la banque.

M. MARTIN: Je parle de cas dans lesquels la banque elle-même exigeait ce taux d'intérêt. Il s'agissait de prêts faits directement par la banque à des particuliers.

M. CURRIE: Y avait-il deux noms sur le billet ou un seul?

M. MARTIN: Je n'ai pas à subir d'interrogatoire de la part des avocats des banques, qui siègent de l'autre coté de la Chambre.

Parlons de l'inspection des banques. Le ministre des finances a signalé deux difficultés. Voici ce qu'il dit à la page 1946 des Débats de cette année:

> Les difficultés qui existaient en ce temps semblent s'être perpétuées. J'ai énuméré les deux principales: d'abord l'impossibilité où se trouvent les vérificateurs officiels de prononcer sur la nature des prêts courants et des escomptes; en deuxième lieu, la multiplicité des succursales qu'il faudrait inspecter et qui nécessiterait non seulement un nombreux personnel mais une vérification qui aurait lieu presque le même jour, afin d'être complètement effective et scientifiquement exacte. Je puis dire que les succursales des banques autorisées du Canada ont, depuis 1900, augmenté de deux ou trois par semaine. En 1890, leur nombre n'était que de trois à quatre cents. Telle était la situation lors de la dernière refonte.

Deux colonnes plus loin il dit encore.

> Dans les faillites qui ont eu lieu au Canada, on s'apercevra que le mode d'inspection des banques—c'est-à-dire le mode de vérification interne—a donné d'assez bons résultats, car les actes frauduleux et malhonnêtes qui ont causé la ruine des banques canadiennes ont généralement été commis—ils l'ont toujours été, que je sache—non dans les succursales, mais au siège social de la banque.

En disant que les actes malhonnêtes et frauduleux sont toujours commis dans le bureau principal, le ministre des Finances semble réfuter sa prétention qu'il est presque impossible d'instituer un bon système de vérification et d'inspection des banques canadiennes. Ce que le Parlement devrait exiger, ce n'est pas une inspection comme celle que le ministre des Finances propose par l'article 56, mais une inspection, par un fonctionnaire du gouvernement, du bureau principal de chaque banque. Nous avons présentement vingt-cinq banques autorisées, ou vingt-quatre si l'on ne compte pas la banque Internationale. Il devrait être possible d'imaginer un bon système d'inspection pour ces vingt-quatre bureaux. Le plus difficile serait de trouver des hommes compétents, suffisamment renseignés sur les opérations de banque, pour se charger de ce travail. Je ne sais pas combien d'inspecteurs il faudrait avoir, mais je crois qu'un petit nombre suffirait avec un personnel suffisant. Si le ministre des Finances s'assurait les services de trois ou quatre experts, il trouverait sûrement un moyen pratique pour assurer l'inspection et la vérification des affaires au bureau principal de toutes nos banques.

Quel serait l'effet de cette réforme? Il n'y a pas à nier qu'une partie du public manque de confiance dans nos banques. S'il faut en croire la rumeur, il se passe dans ces institutions des choses qui ne devraient pas être permises. Je suis convaincu qu'une bonne inspection, faite par un fonctionnaire de l'Etat, dans tous les bureaux principaux ferait disparaître la méfiance qui existe dans une partie de la population.

Depuis la faillite de la Farmers' Bank, les journaux se sont beaucoup occupés de cette question de l'inspection officielle des banques et, comme beaucoup d'autres, j'ai suivi cette discussion avec intérêt. J'avais même collectionné quelques-uns des extraits de journaux qui ont été cités par l'honorable député d'Ontario-nord. A venir jusqu'à ces derniers temps, beaucoup de journaux étaient en faveur d'une inspection officielle et quelques-uns étaient d'avis que cette inspection pourrait être limitée au bureau principal. Mais depuis quelques jours, je consulte les journaux et je constate

qu'il est très peu question de cette inspection par un fonctionnaire de l'Etat. Juste au moment où le Parlement est appelé à décider la question, les journaux semblent ne plus s'en occuper.

Si nous avions eu une inspection officielle et indépendante de tous les bureaux principaux des banques canadiennes, je suis convaincu que nous n'aurions pas eu à déplorer les malheureuses faillites qui ont causé tant de pertes aux déposants canadiens, depuis deux ou trois ans.

Dans le cas de la banque d'Ontario, M. McGill, le gérant, avait perdu des millions en spéculation à la bourse de New-York et cet argent apparaissait encore dans les livres de la banque, comme un actif réel. La même chose a eu lieu à la banque Sovereign; le gérant Stewart avait avancé de l'argent à Chicago sur des valeurs étrangères et l'avait perdu. Il est inutile de rappeler l'affaire de la Farmers' Bank dont le capital, comme on l'a dit, a été versé dans un trou, la mine Keely. Rien de cela ne serait arrivé avec une inspection indépendante car, en dehors des avantages d'une bonne inspection, le seul fait de savoir que les livres de la banque peuvent être examinés d'un jour à l'autre suffirait pour empêcher les fonctionnaires de la banque de s'engager dans des spéculations de cette nature; ils seraient retenus par la crainte d'être découverts.

M. MACLEAN (York-sud): L'honorable député est-il d'avis qu'une simple vérification des rapports attestés sous serment qui sont publiés dans la "Gazette officielle" n'assurerait pas une meilleure protection pour le public?

M. MARTIN: Si je comprends bien la question de mon honorable ami, je dirai que toute vérification des rapports d'une banque, faite par une personne étrangère à l'administration de cette banque, pourrait contribuer à faire découvrir ces irrégularités. Bien que nous n'ayons que vingt-quatre banques autorisées, faisant actuellement des affaires dans le pays, nous avons eu sept faillites de banque depuis douze ans. J'ignore combien de banques ont fusionné dans l'intervalle, mais je ne crois pas qu'il y ait eu plus de trente-cinq banques en activité, durant la période que j'ai mentionnée, et cependant, nous avons eu sept faillites, ce qui donne une proportion de 25 p. 100, une proportion très élevée, comparée aux faillites qui ont lieu dans l'industrie ou le commerce.

Il est bien bon pour nous de dire que nous sommes fiers de notre système de banques en Canada. En ma qualité de Canadien, je tire gloire de nos banques dont quelques-unes, à mon avis, représentent les institutions les plus fortes de cette nature qu'on trouve dans l'univers entier, mais, en même temps, nous ne pouvons fermer les yeux au point de ne pas constater que nous avons compté, d'autre part, un pourcent de faillites assez élevé. Les banques qui sont tombées en déconfiture sont celles d'Yarmouth, d'Ontario, de Saint-Jean, de Saint-Hyacinthe, la Farmers' Bank et enfin, la dernière, mais non la moindre, la banque Internationale, sans compter la banque Sovereign.

M. EMMERSON: Et la banque de St.-Stephen.

M. MARTIN: La banque de St.-Stephen, ce qui porte à huit le chiffre de ces institutions qui ont fait faillite. Quelques-uns diront que la banque Internationale du Canada est une institution qui rapportera des bénéfices. Oui, dans cette mesure que ceux qui ont payé $10.25 chacune des actions qu'ils détiennent, recevront $5 en retour de leur mise de fonds. Nous avons entendu ces déclarations qui se rapportaient à cette banque, mais ces assertions ne m'ont pas convaincu que tout est parfait quant à cette institution. Je persisterai à croire qu'il y a eu un défaut quelconque dans l'administration de cette banque, aussi longtemps que quelqu'un ne m'aura pas expliqué où sont allés ces $5. On doit à notre population d'instituer une enquête sur tout ce qui se rattache à l'organisation et à l'administration de cette banque, tout autant que le Gouvernement doit aux personnes qui avaient des intérêts dans la Farmers' Bank de poursuivre une enquête suivant les données qu'il a arrêtées dans le cas de la banque Internationale. J'ai fait partie de cette Chambre durant l'existence du Parlement de 1908 à 1911. Je n'ai jamais entendu vilipender en cette enceinte un homme d'une façon aussi monstrueuse que l'a été William Fielding à propos de la Farmers' Bank, cette homme que personne au Canada n'a pu trouver en défaut dans l'administration des finances du pays et qui a rendu de grands services au Canada. Les honorables membres de la droite ne tombaient pas d'accord avec lui sur les questions politiques; mais sa réputation d'honorabilité comme homme politique demeure inattaquable. J'ai entendu ici des hommes que je tenais en quelque estime avant qu'ils ne se fussent livrés à cette orgie d'insultes contre celui dont je parle, qui osaient laisser entendre qu'une partie des $100,000 dont les libéraux en vue du Canada avaient fait cadeau à M. Fielding provenait de la Farmers' Bank.

Doit-on s'étonner que les honorables membres de la gauche réclament une enquête sur l'organisation et sur l'administration de la banque Internationale du Canada? Tout homme impartial, s'il tient compte des faits qui se rattachent à l'organisation de la Farmers' Bank et à celle de

le banque Internationale du Canada, se trouve forcé d'en arriver à la conclusion qu'il y aurait tout autant de motif pour moi d'attaquer le ministre des Finances que nous avons maintenant, que nos honorables membres de la droite prétendaient en avoir pour vilipender M. Fielding à propos de la Farmers' Bank.

M. l'ORATEUR: Je crois que le mot vilipender n'est pas de mise en cette enceinte.

M. MARTIN: Désirez-vous que je retire cette expression, monsieur l'Orateur?

Je me demande s'il me reste quelque chose à ajouter pour le moment à ce que j'ai déjà dit.

Je me contenterai d'exprimer l'espoir que le Gouvernement fera enquête sur tout ce qui se rattache à l'organisation de cette banque. Il doit à notre population, il doit aux actionnaires de tenir une enquête quelconque. Nous ne pouvons permettre à des gens qui ont eu quelque chose à faire dans un malaise dont nos finances ont souffert, d'une façon plus ou moins sensible, de fermer ces grandes institutions financières et de laisser s'effronder ces dernières ainsi qu'on l'a fait dans le cas de la banque Internationale.

Il y a encore une ou deux autres questions que j'aurais voulu discuter, mais elles viendront sous forme d'amendements au projet de loi; c'est pour cette raison que je remettrai à plus tard, lorsque le projet de loi sera débattu au comité des banques et du commerce, les observations que je me propose de formuler.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Je suis certain, monsieur l'Orateur, que nous désirons tous voter la 2e lecture du projet de loi, et le renvoyer aussitôt que possible au comité où nous pouvons établir la preuve et débattre cette question plus librement que nous ne pouvons le faire devant la Chambre. Il est peut-être de mauvaise politique pour un membre de cette Chambre de dire quoi que ce soit en faveur des banques en ce moment particulier. On fera toutes sortes d'insinuations allant à dire que celui qui parle en faveur du système de banque que nous avons maintenant, est nécessairement lié par l'intérêt à ces banques auxquelles il doit de fortes sommes d'argent qui l'ont peut-être empêché de faire faillite.

Avant d'entrer dans la discussion de cette question, je tiens à faire cette déclaration personnelle que je ne dois absolument rien à la banque. Je n'ai pas de billet en souffrance à la banque; c'est la banque qui est ma débitrice, d'où il ressort que je suis absolument libre de critiquer les actes de cette institution. Je discute ce projet de loi en l'envisageant au point de vue des intérêts de toute notre population, non au point de vue de ceux qui not essayé d'emprunter de l'argent de ces banques qu'on a mentionnées et qui n'ont pu réussir dans leurs démarches, et non pas encore en la considérant au point de vue des actionnaires qui ont perdu de l'argent dans cette entreprise.

Envisageons froidement cette question. On serait porté à conclure de ce débat que les banques sont des institutions formidables et puissantes possédées par des millionnaires. L'état que le Gouvernement publie chaque année fournit les listes des actionnaires des différentes banques; si nous examinons ces listes, nous constatons que, en verité, la majorité des actions des banques canadiennes est détenue par des femmes et par des successions, c'est-à-dire, au bénéfice des veuves et des orphelins, et que ceux qui comptent parmi les habitants les plus riches du Canada, très rarement possèdent de nombreuses actions de banques. Si les banques sont bien ce que ces états les montrent, elles représentent, dans le véritable sens du mot, le peuple du Canada.

Après avoir poursuivi cet examen, nous devons étudier notre propre système de banques et le comparer avec ceux qui existent dans les autres pays. Il est certainement facile de récriminer contre nos banques et contre le commerce de banque. Je puis affirmer aux honorables membres de la Chambre que s'il ne comptait pas sur ces banques, notre pays serait très pauvre, en vérité. Le commerce de banque est l'un des plus grands avantages que la civilisation a donné à l'humanité, et nul pays au monde n'est plus favorisé que le Canada sous ce rapport. Prenez n'importe quel autre pays qu'il vous plaira de choisir et comparez son système de banque au nôtre à la lumière, je dirai, des paniques ou des désastres, et vous constaterez qu'il n'y a qu'un seul pays qui peut soutenir cette comparaison, c'est la France. Notre mémoire nous rappelle des crises financières universelles.

On a dit avec vérité que c'était l'argent des banques canadiennes qui avait servi au transport de la récolte de grain des Etats-Unis. Il n'y a pas longtemps, les chemins de fer des Etats-Unis se servaient de la monnaie canadienne pour payer les gages de leurs employés; lorsque cette stagnation commerciale se répandait par tout l'univers et que dans d'autres pays chacun chercait en vain un simple dollar, au Canada les affaires continuaient leur marche, non interrompue et relativement heureuse. Le crédit était restreint, mais personne ne souffrait; les ouvriers qui en temps de panique sont privés de travail, continuaient leur labeur rémunérateur au Canada, tout cela, alors que le reste de l'univers était plongé dans la crise commerciale dont j'ai parlé; ce fait constitue par lui-même une ample réponse à toutes

les critiques qu'on s'est permis de faire au sujet de notre système de banque.

Celui-ci n'est pas le produit d'une seule journée, ni le résultat de la conception qu'un individu quelconque s'en est formée; il semble que l'atmosphère du Canada donne à ceux qui la respirent une vision plus distincte des véritables méthodes qu'il faut suivre en affaires, que ne saurait le faire la pratique observée dans les pays les plus civilisés de l'Europe. Comparons un instant l'idée que nous nous formons de l'économie politique avec celles qu'en ont les pays européens, et que trouvons-nous? Que le Canada a passé en moins d'un siècle par la même transition que les pays européens avaient mis des centaines de siècles à franchir. Nous avons d'abord le trappeur qui est suivi par le propriétaire de ranche qui lui-même fait place au cultivateur possesseur d'immenses terrains; viennent ensuite le colporteur, l'homme au sac, ainsi qu'on l'appelle en Grande-Bretagne, le boutiquier, l'entrepreneur et enfin le fabricant. Nous avons vu notre système s'élever de rien à ce qu'il est aujourd'hui. Nos honorables collègues n'oublieront pas que ces questions économiques qu'il nous faut résoudre aujourd'hui sont des problèmes qu'on retrouve dans l'histoire d'autres pays et que la population de ces derniers a résolu à la lumière de l'histoire, tandis que nous au Canada nous pouvons les résoudre en nous servant de notre expérience de la vie. Nous avons créé un système de banque qui s'applique à tout le pays en toutes circonstances opportunes et grâce auquel nous pouvons nous procurer tout l'argent nécessaire à toutes les industries de ce pays, et qui ne fait défaut que sur certains points de détail, tels que ceux qui se rapportent à l'inspection, au montant qu'on devrait payer en intérêt aux déposants, ou reclamer des clients de la banque intéressée.

Je dis donc que si nous entreprenons de discuter en cette Chambre notre système de banque, nous devrons le faire avec circonspection et calme et sans mépriser le navire qui nous a portés si heureusement au milieu d'aussi nombreuses tourmentes.

Le crédit est très prudent de sa nature. Il est vrai, je crois, qu'étant donnée la position prospère où le Canada se trouve aujourd'hui, nous ne recevons pas de l'étranger tout l'argent qu'il devrait risquer dans nos entreprises; cependant, je prédis que le crédit prendra son essor dès l'instant qu'on ne l'attaquera plus, surtout en ce qui concerne le commerce de banque.

Qu'on répande dans la rue le bruit qu'une banque est en difficultés et dans un moment la nouvelle se sera propagée partout et les gens assiégeront la banque pour retirer leur argent; immédiatement on a une panique quelquefois locale, mais qui prend quelquefois des proportions beaucoup plus étendues. Cela me rappelle l'histoire du vieux quaker qui constate qu'un chien avait pénétré dans son garde-manger et qui, ne désirant pas tuer l'animal, parce qu'il était un homme de paix, conduisit la bête dans la rue en criant: Chien enragé! En quelques instants une horde de gens se mit à la poursuite du pauvre animal jusqu'à ce que finalement un agent de police mit fin à ses jours. Aussi, si nous commençons à critiquer notre système de banque, ainsi que l'ont fait certains honorables membres de cette Chambre, nous causerons un malaise inutile et nous empêcherons les gens de déposer leur argent dans nos banques d'où résulteront des conséquences qui nuiront aux affaires générales du pays.

Qu'on me permettre de discuter, en passant, la question de savoir si nous ne devrions pas élever le taux de l'intérêt. Quelques-uns prétendent que nous devrions recevoir plus de 3 p. 100 d'intérêt dans nos banques d'épargnes fédérales; d'autres estiment que nous devrions arrêter par un statut le taux de l'intérêt qu'on devrait exiger. Ces questions ont absorbé l'attention des parlements. Sous le règne de la reine Anne, le montant de l'intérêt qu'on pouvait exiger fut limité à 5 p. 100, et aussi tard qu'en 1854, l'expérience avait convaincu le peuple anglais qu'entreprendre de fixer le taux d'intérêt de quelque manière que ce fût, c'était tenter une expérience inutile et dangereuse.

Toute l'expérience du passé nous enseigne que le Parlement ferait mal de fixer un taux d'intérêt comme celui qu'on a demandé. L'intérêt sur les dépôts et fixé par les caisses d'épargne postales à 3 p. 100 et, si nous l'augmentons, les banques en feront autant de leur côté, afin d'attirer les déposants. Le petit déposant est amplement protégé, car il peut obtenir 3 p. 100 à la caisse d'épargne postale, tout comme à une banque autorisée. Nos caisses d'épargne postales ont des millions de dollars en dépôt; et la somme portée au crédit de chaque déposant est plus élevée au Canada que dans tout autre pays. Le taux d'intérêt alloué en Angleterre est en moyenne de 2.05 p. 100. La Banque d'Angleterre ne paie aucun intérêt sur les dépôts, la Banque de France non plus. Alors, ne serait-ce pas folie de notre part de fixer, par statut, un taux d'intérêt sur les dépôts. La députation admettra sans peine que le Parlement a fait ce qu'il devait faire pour la protection du petit déposant quand il créa les caisses d'épargne postales, qui offrent une garantie parfaite.

Cette discussion a provoqué l'expression de beaucoup de faux aperçus; ainsi, certains députés paraissent croire que le papier-monnaie constitue une grande source de revenu pour une banque.

Aux Etats-Unis, les banques déposent entre les mains du gouvernement des obligations portant intérêt à 5 ou 6 p. 100; elles retirent cet intérêt et celui du papier-monnaie qu'elles prêtent après l'avoir obtenu du pays en échange de leurs obligations.

En 1883, on a tenu une enquête aux Etats-Unis au sujet des recettes des banques provenant du papier-monnaie à elles fourni par l'Etat, et à la fin de l'enquête, le contrôleur du papier-monnaie des Etats-Unis fit rapport que les banques ne retiraient que $46 de profit sur $100,000 de papier-monnaie. Il n'y a pas à dire que cela est faux, l'enquête a embrassé toute une série d'années et la preuve que le papier-monnaie n'est qu'une assez médiocre source de revenu pour les banques a été concluante.

Revenons aux recettes des banques. A en croire certaines déclarations, les banques seraient à l'âge d'or. Cependant, les dividendes qu'elles paient sont absolument modestes et c'est même une des principales raisons pour lesquelles les capitalistes anglais ne placent pas leur argent dans les banques canadiennes; ils peuvent, comme l'a dit le député de York-sud (M. MacLean), retirer un intérêt beaucoup plus élevé en achetant des actions de banque dans leur propre pays. Je me bornerai à une simple comparaison des taux de dividende au Canada et à l'étranger, commençant par donner les taux des banques étrangères.

	Pour cent.
Banco de Chille	18
La Plata	12
Bank of Australia	17
Bank of England	9
Bank of New Zealand	15
Bank of Scotland	19
Bank of Spain	19
Belfast Banby Co.	20
Ulster Bank	18
Allahabad Bank	18
Farmers' Bank, Guatemala	14
American Bank, Guatemala	28
London Bank of Mexico	12
Bank of Ecuador	16
Bank of Peru	14
Bank of Commerciard, Sao Paulo	18
Bank of America, New York	28
Bank of Nassau	20
Banque d'Anvers, Antwerp	15
Bank of Commerce of Siberia	15
British Bank of South America	17
British Linen Bank	20
Capital and Counties	16
Chartered Bank of India and Australia	14
Clydesdale Bank	14
Commercial Bank of Scotland	20
Crédit Lyonais	12
Deutsche Bank	12½
Equitable Trust, N.-Y.	21
Farmers' Loan and Trust Co..N.-Y.	50
Guaranty Trust Co., N.-Y.	40
Imperial Ottoman Bank	9
Lloyd's Bank	18½
London and Provincial	18
London and Southwestern	16
London City and Midland	18
London County and Westmintser	21¼
Manchester and Lievrpool	17½
National Bank of India	37
Bank of Scotland	20
Parrs'	21
Bank of Ireland	12½
Union Bank, Ecosse	15
Yokohama Special Bank	12

M. CURRIE.

Voyons maintenant quels sont les dividendes payés par les banques américaines:

	Pour cent.
Albany Mechanics' and Farmers' Bank	16
Albany National Commercial Bank	16
Albany New York State National Bank	12
Alleghany Pennsylvania German National Bank	36
Alleghany Second National Bank.	20
Baltimore Citizens' National Bank.	20
Shawmut Bank, Boston	18
National Mechanics' Bank of Baltimore	18
National Security Bank of Birmingham	12
Manufacturers' National Bank of Brooklyn	16
National City Bank of Brooklyn	14
Bank of Buffalo	12
The Marine Bank of Buffalo	12
Columbia Bank of Buffalo	15
Merchants National Bank of Chicago	15
First National Bank of Harrisburg	28
Merchants Bank of Los Angeles	16
Essex County Bank of Newark	16
Pittsburg Union National Bank	15
Portland First National Bank	26
German-American of St. Louis	40
San Antonio National Bank	20
San Francisco Hong Kong and Shanghai Bank	30
Bank of California, San-Francisco.	16
First National Bank of Scranton	16
Chatham National Bank, N.-Y.	16
Chemical National Bank, N.-Y.	106
Bank of America, N.-Y.	26
Fifth Avenue Bank, N.-Y.	260
Bronx Bank, N.-Y.	50
First National Bank, N.-Y.	32
Garfield National Bank, N.-Y.	12
Importers' and Traders' Bank, N.-Y.	20
New York County National Bank.	40

Remarquez qu'il n'y a pas de double responsabilité pour les actions des banques nationales des Etats-Unis. En outre, les rendements de nos banques sont, quoi qu'on en ait dit, bien propres à nous donner une pauvre opinion de ces institutions, dès que l'on considère les rendements considérables des banques étrangères. Voici, d'après l'Annuaire statistique de 1911, un état des dividendes payés par les banques canadiennes:

	Pour cent.
Bank of British North America	7
Bank of Hamilton	11
Bank of New Brunswick	13

Bank of Nova Scotia	14
Bank of Montreal	10
Bank of Ottawa	11
Bank of Toronto	11
Banque d'Hochelaga	9
Banque Nationale	7
Banque Provinciale du Canada	5
Canadian Bank of Commerce	10
Dominion Bank	12
Eastern Townships Bank	9
Home Bank of Canada	6
Imperial Bank	12
Merchants Bank	10
Metropolitan Bank	10
Molson's Bank	11
Northern Crown Bank	6
Quebec Bank	7
Standard Bank	13
Sterling Bank	5
Traders' Bank	8

Comparez ces recettes avec celles des banques américaines et rappelez-vous que, pour garantir votre placement dans une banque canadienne vous devez être prêt, en tout temps, à verser une somme égale à celle que représente ce placement, c'est-à-dire que vous avez réellement $200 d'engagés pour $100 d'actions souscrites, et vous aurez la preuve que l'intérêt sur l'argent placé aux banques canadiennes est moins élevé que dans presque tous les autres pays du monde.

Quant à l'inspection, on en a mentionné quatre sortes, au cours de ce débat. D'abord, la vérification, qui peut être externe ou interne. Ensuite, l'inspection proprement dite, différant de la vérification en ce qu'elle concerne plutôt la qualité des comptes. Elle aussi est interne ou externe. Que l'inspection interne soit vraiment le seul remède préventif, c'est l'opinion unanime des banquiers les plus sages, les plus éclairés de tous les temps. Je citerai un passage d'une lettre de M. Thos Fyshe au "Witness', de Montréal, en date du 29 octobre 1896. M. Fyshe, que nous admirons tous, a écrit plusieurs lettres comme celle-là, et il excellait dans l'art d'écrire. Sa parole faisait autorité parmi les banquiers et ses idées au sujet de l'inspection furent adoptées par les banquiers étrangers. Voici ce qu'il dit dans la lettre que je viens de mentionner:

L'idée de l'inspection des banques a été discutée chaque fois qu'il s'est agi de renouveler les chartes des banques, depuis plus de trente ans, et les banquiers y sont presque tous opposés. Il est de fait que la législation qui sert de base à notre admirable système de banque est presque entièrement l'œuvre des banquiers qui, à maintes reprises, ont lutté avec courage contre les politiciens pour les empêcher d'introduire au Canada les idées américaines qui eussent été fatales à notre système de banque et désastreuses pour le pays . Les Américains ont aujourd'hui à souffrir d'un système de banque et de papier-monnaie qui est loin de leur faire honneur et que tous leurs sages paraissent impuissants à réformer. Nous serions dans la même situation si nous nous étions laissés guider par nos politiciens. Mais nos banquiers ont convaincu les politiciens que, en fait de banque, ils s'y connaissaient mieux que les Yankees, et cela nous a valu un système de banque aussi bon que n'importe quel autre et dont les avantages pour la nation sont de toute évidence.

Devant autant qu'elle doit aux banquiers de ce pays pour ce grand service, il faut expérer que la population du Canada, avant de modifier maladroitement la loi des banques, en vue d'établir l'inspection par l'Etat, prendra l'avis de nos banquiers et se guidera sur leur opinion, vu qu'ils comprennent entièrement la question et que le public ne la comprend pas.

On a trop pris l'habitude de prier le Gouvernement de réglementer tout ce qui va mal, oubliant la gravité et l'importance formidables de rendre une loi nouvelle qui peut causer des malheurs cent fois plus grands que ceux qu'elle est destinée à corriger.

Ce projet d'inspection par l'Etat doit être jugé d'après les demandes adressées au Parlement de rembourser les pertes des déposants et des actionnaires de la Farmers' Bank, uniquement parce qu'on prétend que la remise du certificat a été une faute. Plusieurs députés d'un côté et de l'autre de la Chambre ont avoué que la présente question est, jusqu'à un certain point, une question brûlante dans quelques parties du pays, et que, dans cette enceinte et dans la presse, on a émis l'idée que le Gouvernement devrait examiner s'il est opportun de remettre aux déposants, ainsi qu'aux actionnaires de la Farmers' Bank, l'argent qu'ils ont perdu, parce qu'une erreur a été commise, à dessein ou par mégarde, lors de la remise du certificat de cette banque.

Je vous demande avec combien plus d'insistance les déposants et les créanciers d'une banque en faillite exigeraient-ils la remise de leurs fonds, si le Gouvernement avait nommé un inspecteur pour surveiller la comptabilité de cette banque. Ne perdons pas de vue qu'un banquier véreux peut en un jour ruiner son établissement. Il est avéré que ces irrégularités ont toujours eu lieu dans la remise de fonds par les banquiers du Canada à des banques des Etats-Unis, c'est-à-dire dans les opérations de change. Une banque doit tellement se fier à la probité de ses employés dans les affaires de change qu'un banquier, si tel est son désir, peut s'emparer de toute l'encaisse d'une banque en moins d'une semaine, comme en moins d'un an, par le simple moyen des lettres de change; et vous ne pouvez pas tenir constamment un inspecteur sur ses talons. La Chambre ne peut pas, par des lois, donner des mœurs et de la probité aux banquiers. Si le Gouvernement nommait un tel inspecteur et que pendant son absence l'administrateur de la banque voulût s'emparer des fonds de l'établissement et les transporter à New-York, à Mexico, ou dans un autre pays, il pourrait le faire en moins d'un jour, étant donné l'organisation du change établie dans

tout l'univers. Dans ce cas, tous ceux qui subissaient des pertes viendraient dire à la Chambre: Vous avez placé là un inspecteur, et cet inspecteur et le Gouvernement sont responsables et nous exigeons la remise de nos fonds.

Il y a un mode d'inspection "par des gens du dehors" pour les banques nationales des Etats-Unis. A-t-il empêché les banques nationales des Etats-Unis de faire faillite? Les empêche-t-il de nos jours de fermer leurs portes? On a eu recours à la statistique pour démontrer qu'il n'en est rien. Le contrôleur de la monnaie légale des Etats-Unis a l'autre jour rendu témoignage devant le soi-disant comité d'enquête sur l'argent dont il a été question, devant le comité d'enquête de Washington sur le "trust de l'argent". J'ai lu dans le compte rendu de cette enquête publié dans les journaux que M. Lawrence O. Murray, contrôleur de la monnaie légale des Etats-Unis, a déclaré devant le comité que la loi des banques est "insuffisante," que le mode actuel d'inspection est "superficiel et inefficace". Mes collègues trouveront le compte rendu de sa déposition dans l'"Evening Post" de New-York, édition du 28 de janvier. Et je les prierai de se procurer des exemplaires du rapport du contrôleur de la monnaie légale sur "l'inspection."

Si nous voulons discuter le sujet des banques américaines, nous pouvons très bien le faire grâce aux renseignements de cette intéressante publication. Dans ce rapport, nous constatons que, de 1835 à 1909, dernière année dont j'ai le rapport, 508 banques nationales des Etats-Unis ont liquidé leurs affaires.

Une autre chose étonnante, c'est que 14 banques ont été mises entre les mains d'un séquestre en 1908 et que pas moins de 68 banques nationales ont liquidé leurs affaires aux Etats-Unis. J'ai pris la peine de calculer, d'après l'état fourni par le contrôleur, les pertes résultant de ces faillites. Je ne veux pas retenir la Chambre trop longtemps par ces calculs, parce que tout député qui voudra les examiner trouvera cette publication à la bibliothèque. Je crois que si certains représentants étudiait ces chiffres, ils auraient une meilleure opinion qu'ils n'en ont eu jusqu'à présent de l'organisation du commerce de banque canadien.

Le chiffre global du capital-actions de ces banques au moment de leur faillite était de $83,495,920 et les versements additionnels perçus des actionnaires s'élevaient à $21,293,162, ce qui formait un total de $105,799,082 payés par les actionnaires à compte du capital depuis 1865. Les remboursements aux actionnaires, après la liquidation, accusaient un total de $3,011,763, ce qui donne $102.677,319 comme perte totale des actionnaires. Les créances du public contre ces banques se chiffraient par $179,280,953 et les créances acquittées, par $131,763,421.

M. CURRIE.

La perte des créanciers—non des actionnaires—a été de $47,517,532. En ajoutant les pertes des actionnaires aux pertes des créanciers, nous obtiendrons le total des pertes que ces banques ont causées au public. Ce total est de $150.194,851. Autrement dit, en quarante-huit années, ces pertes ont été en moyenne de $3,129,006 par an. Je crois que, s'il y a un écart, mes chiffres sont un peu plus récents que ceux du député d'Halifax (M. Maclean). Si nous ajoutons les pertes causées par les banques des différents Etats, les pertes annuelles dépasseront onze millions de dollars. Ainsi, on voit que les pertes causées à la population américaine par la faillite des banques ont été beaucoup plus fortes, eu égard au chiffre de la population, que les pertes subies par la population du Canada où il n'y a pas d'inspection par des personnes du dehors.

J'ai sous la main le chiffre des pertes totales causées par les banques au Canada. Le représentant d'Argenteuil l'a communiqué à la Chambre il y a un an environ. J'ignore s'il traitera ce sujet et j'espère que je n'empiète pas sur le temps qu'il veut consacrer à un discours, mais il a fourni un tableau très intéressant qui a été publié dans le hansard et qu'il devrait y mettre de nouveau. J'ai sous la main son discours qui établit que la perte totale causée par les banques à la population canadienne depuis la confédération est de $6,694,665, ou de $155,220 par année. Nos pertes ont donc été relativement modiques, et nous devrions nous féliciter et ne pas entreprendre de modifier maladroitement une loi d'une manière que des fonctionnaires de l'Etat ont déclaré inutile.

Je ne dis pas un mot contre un mode d'inspection interne; je crois que la loi devrait décréter qu'il y aura une inspection interne des banques, non seulement du bureau principal, mais des succursales et des agences à l'étranger, parce que dans le cas de la banque d'Ontario, la cause des pertes figurait dans les livres comme une partie de l'actif, ou comme une lettre de change sur New-York, et aucun de ceux qui ont fait l'inspection du bureau principal n'aurait pu, par le seul examen des livres, s'assurer s'il y avait une perte. Le fait, il n'y avait pas de fonds à New-York.

Si tant de petites banques faillissent aux Etats-Unis c'est que dans les parties isolées du pays, l'administrateur d'une banque, s'il est malhonnête, peut "tirer des traites de complaisance", comme on dit dans le langage courant des banques. Il tire une lettre de change sur New-York et l'inspecteur ne peut pas dire si ces lettres de change sont tirées sur un dépôt ou une créance, si elles sont réelles ou fausses. Notre système de succursales obvie à cet inconvénient et permet le transport à peu de frais des fonds d'une partie à l'autre

du pays, et c'est là l'une des grandes lacunes du système national des Etats-Unis. Pour transporter des fonds de New-York au Texas, il faut payer une forte prime et lorsque le gérant de la banque est malhonnête, il peut tromper non seulement l'inspecteur, mais les actionnaires et les administrateurs aussi.

Quant à ce qu'on a dit de l'Allemagne, je puis signaler à l'attention un Allemand du nom de Raiffenssen, grand philanthrope. Il a consacré sa vie entière à l'établissement d'un système de petit crédit coopératif et de banques agricoles dans toute l'Allemagne. Il s'entourait d'une demi-douzaine de cultivateurs, d'artisans ou d'ouvriers et jetait les bases d'une petite banque coopérative entre eux, et leur enseignait ce que Carl Marx, le grand socialiste, appelle le "système de production capitaliste" c'est-à-dire l'emploi du crédit.

Au Canada, nous avons dans de petites villes des banques d'épargne qui ont un demi-million de dollars dans leurs coffres, et si nos cultivateurs prenaient cet argent et l'utilisait d'après la méthode qui prévaut en Allemagne, ils pourraient très aisément obtenir beaucoup de crédit, agrandir leurs champs et augmenter leur rendement comme les manufacturiers. Tous les manufacturiers savent qu'il serait impossible de gérer les affaires publiques si les banques ne faisaient pas de crédit; il n'y a pas assez de numéraire ou de monnaie. Les banques ne fournissent pas des espèces d'or ou d'argent, mais ce qu'on appelle de la "monnaie du compte", c'est le crédit. Elles disent: "Nous vous prêterons tant, et la somme dépend du chiffre des dépôts. Cependant, elles peuvent aisément prêter beaucoup plus que le montant des dépôts, parce qu'elles savent que les fonds rentrent sans cesse, et elles peuvent faire face au besoin quotidien d'argent avec environ 30 p. 100 de la réserve métallique. Le nommé Raiffessen, qui a fondé en Allemagne toutes ces petites banques qui, de nos jours, prêtent plus d'un million annuellement, dit clairement que les petites banques doivent être inspectées par elles-mêmes ou par leur union. Il décrie absolument l'inspection par l'Etat. M. Wolfe, un auteur bien connu d'ouvrage sur ce sujet en Angleterre a probablement écrit l'un des traités les plus intéressants qui aient été publiés en langue anglaise sur le commerce coopératif de banque. En traitant ce sujet et en exprimant l'opinion de Raiffessen, il dit (page 205):

Quel droit, je voudrais le savoir, l'Etat a-t-il d'intervenir en rien dans les affaires privées d'une banque? Ce n'est pas un établissement public. Et quelle affaire a-t-il de faire payer au contribuable les frais de l'inspection qu'il impose pour le prétendu avantage de la banque? La raison qu'on invoque ostensiblement est qu'il est d'intérêt public que la banque, où le public est invité à faire des affaires, du moins, jusqu'au point d'y déposer de l'argent—car toutes les autres opérations sont exclusivement restreintes aux membres de la banque—soit maintenue solide. Nous entendons présentement invoquer vigoureusement cet argument en Italie. Toutefois, le public est bien en état de surveiller ses propres intérêts. Et, en vérité, ce serait là un moyen beaucoup plus efficace que l'inspection par un fonctionnaire public de faire comprendre à la banque la nécessité de maintenir les choses en sûreté.

C'est aussi l'opinion de M. Wolfe qui est une autorité reconnue en Angleterre sur les banques coopératives. Un autre grand banquier européen est le premier ministre actuel d'Italie, M. Luzzatti. L'œuvre de sa vie est la création d'une petite banque coopérative à Milan suivant le système allemand. Lors d'une grande panique commerciale en Italie, cette petite banque de Milan viola la loi en émettant de la monnaie comme la nôtre, et sauva ainsi la situation financière. Ce coup créa la prospérité de la banque qui fait maintenant des affaires pour plus d'un million de piastres par année. Ce Luzzatti a établi le système de banques italiennes sur des bases fermes, et il a été élevé d'une position très humble à celle de premier ministre d'Italie. M. Wolfe dans son ouvrage intitulé "Banques populaires", en parlant de la question de l'inspection et de l'ingérence de l'Est dans les affaires d'une banque, dit:

M. Luzzatti, qui dans l'intervalle était devenu ministre de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, a fait connaître dans la "Creditoe Cooperazione" les grandes lignes d'un bill qu'il espère faire adopter sans forte opposition; ce bill rend l'inspection des banques obligatoire, de préférence par les unions, mais à défaut d'unions, par l'Etat, et M. Luzzatti déclare en même temps que l'inspection par l'Etat, là où existe une union, est pire que l'absence de toute inspection.

Le rapport de l'année dernière montre que ces banques n'ont pas perdu un seul sou en Allemagne. Les conditions en Italie sont les mêmes qu'en Allemagne; c'est un fait reconnu que la grande majorité de la population est honnête. La proportion des fourbes, même dans la classe pauvre, est très petite. L'expérience des banquiers de ce pays est que les petits cultivateurs sont ceux qui payent leurs comptes en entier, et l'on peut sans crainte faire crédit aux cultivateurs et aux classes pauvres.

J'ai fait connaître l'opinion de quatre des plus importants banquiers du monde. Luzzatti ne représentait pas les accapareurs d'argent; il est essentiellement un socialiste d'état. Raiffenssen n'était pas non plus un représentant des trusts financiers. Ni l'un ni l'autre n'ont retiré un sou de bénifices de l'établissement des banques. Il y a aussi M. Fyshe et le contrôleur de la monnaie des Etats-Unis. Tous ces hommes donnent la même répon-

se à la question; ils sont opposés à l'inspection par l'Etat. N'est-il pas juste que nous admettions que ces banquiers connaissent mieux que nous? M. Luzzatti propose un nouveau bill dans lequel il est dit que si les banques ne font pas elles-même une inspection satisfaisante, l'Etat peut intervenir et nommer un inspecteur.

Je crois que là se trouve peut-être la solution et un moyen convenable de sortir de la difficulté. C'est ainsi que l'on fait en Italie; on laisse la banque à ses propres ressources; on croit que chacun peut prendre soin de lui-même, et que les seules gens qui peuvent venir en aide aux actionnaires sont les actionnaires eux-mêmes.

J'ai donné ici non pas une opinion fantaisiste, non pas ma propre opinion, mais l'opinion des hommes les plus réfléchis qui s'intéressent à la chose publique, et tous approuvent la modification proposée.

Pour toutes ces raisons nous devrons, en hommes intelligents et responsables qui comprennent les avantages de notre système de banques au Canada, reconnaître que nos banques ont payé des dividendes très modestes comparées à ceux payés par les banques dans d'autres pays. Nous devons donc être justes et honnêtes à l'égard de nos banques et prendre bien garde de ne pas, en modifiant la loi, chercher une fausse sécurité qui n'existe pas.

Mais supposons que l'on institue l'inspection par le gouvernement, ainsi qu'on le demande; aussitôt le crédit de la plus mauvaise banque devient aussi bon que celui de la meilleure, car après tout le seul et le principal fondement d'une banque est sa bonne réputation, son crédit et son honneur.

Si une personne ne veut pas déposer son argent dans une certaine banque, si elle n'y a pas confiance, elle peut aller dans une autre, ou bien encore déposer son argent dans les caisses d'épargne postales, où il y a la garantie du Gouvernement. L'honorable député d'York-sud (M. Maclean) dit que les directeurs de la poste devraient être autorisés à certifier les chèques des caisses d'épargne postales, afin que la personne puisse obtenir de l'argent pour ce chèque. C'est là un autre plan qui fonctionnerait mal dans la pratique. Qu'arriverait-il si un directeur de la poste pouvait certifier les chèques pour n'importe qui? Il y aurait des faux sans nombre. Un directeur de la poste pourrait émettre quatre ou cinq cents de ces chèques certifiés sur le département des Postes, et envoyer des petits garçons en toucher le montant, puis s'enfuir, et le Gouvernement aurait à payer. Le système en vigueur dans les caisses d'épargne du Gouvernement est sage. Son seul défaut, c'est qu'il immobilise trop d'argent maintenant. Quarante millions ou à peu près sont immobilisés de cette façon. Après tout il vaut mieux avoir une réserve en or, comme le fait le Gouvernement, pour protéger les dépôts de tout genre. Le Gouvernement canadien a dans le trésor une proportion d'or raisonnable, en comparaison de n'importe quel autre pays.

M. CURRIE.

Devons-nous avoir un système de banques nationales? C'est là une autre question. Nous n'en avons jamais senti la nécessité. Pourquoi dans les autres pays a-t-on établi des banques nationales? Non pas pour l'avantage du public, mais pour celui de l'Etat. Ces banques ont été établies en premier lieu pour fournir beaucoup d'argent à l'Etat. Est-ce que la banque d'Angleterre n'a pas été établie pour cela? Quelle part l'Etat a-t-il fournie à son capital primitif, et est-ce que la Banque d'Angleterre n'a pas été obligée de suspendre ses paiements en or?

Il lui est arrivé souvent de ne pas pouvoir payer en or, et malgré toutes les lois et tout ce que l'on a pu faire jusqu'à présent, il est impossible de dire avec une certitude absolue que la banque d'Angleterre ne sera jamais obligée de suspendre ses paiements en espèces. C'est ce que nos banques sont obligées de faire. Lorsqu'elles faillissent elles suspendent leurs paiements en espèces, et sont placées promptement entre les mains d'un receveur ou liquidateur, et c'est là la fin. La Banque de France l'a échappé bel en 1848, et le plus grand monument du génie français est la Banque de France; il est plus grand que toutes les campagnes de Napoléon, plus grand que toutes les victoires de Louis XIV, car son œuvre reste. La Banque de France a été la plus grande œuvre du peuple français. En dépit de la révolution de 1848 elle n'a jamais suspendu ses paiements en or. La Banque d'Allemagne est virtuellement dans la même situation. Le but premier de ces banques nationales était de donner leurs profits à l'Etat. Leur objet était de prêter de l'argent à l'Etat. Mais, en Canada, nous ne sommes pas dans l'obligation d'emprunter de l'argent à l'Etat, de sorte que la création d'une banque nationale est inutile.

On entend quelquefois suggérer: Pourquoi l'Etat n'imprime-t-il pas une grande quantité de billets et ne les fait-il pas circuler, ce qui rendrait l'argent abondant? On sait quel est à ce sujet l'avis de tous les économistes depuis John Stewart Mill jusqu'à nos jours; ils disent que si l'on émet du papier-monnaie qui n'est pas rachetable en or, et que le besoin ne s'en fasse pas sentir dans la circulation, le peuple l'échangera pour de l'or qu'il exportera en pays étranger et l'argent reprendra son niveau naturel; c'est absolument la loi de l'offre et de la demande. Dans certains mois de l'année, lorsque nous avons besoin de plus d'argent, l'Etat y a toujours

pourvu, notre émission a été élastique, mais n'a pas dépassé des bornes sages.

Mais supposons que l'Etat dise: Nous allons émettre des billets pour un autre cent millions de dollars. Qu'allons-nous faire alors de cet argent? Qui l'acceptera? Est-ce que le Gouvernement demandera aux banques de le garder en dépôt? Supposons que l'Etat dépose à son crédit tant de millions dans une banque et tant dans une autre. Les banquiers détiendront cet argent de l'Etat sans garantie, mais qui répond des banquiers? N'y a-t-il pas là un danger? Qu'arrivera-t-il lorsque tout cet argent sera dans les banques? Supposons que nous doublions la monnaie en circulation dans le pays—j'aimerais à lire ici un paragraphe du livre écrit par John Stewart Mill, il y a cinquante ans. Ceux qui sont portés vers la scolastique aiment toujours mieux croire ce qui a été écrit il y a cinquante ans que ce que l'on écrit de nos jours. Mill dit que si l'on double la monnaie d'un pays on double les prix. Ne pourrait-on pas dire que nous avons un peu trop d'argent dans le pays dans le moment, et que la raison que le prix de la vie est si élevé, c'est parce que l'argent est trop abondant dans le moment au Canada. Si l'argent se fait rare, immédiatement les prix baissent. C'est l'histoire de tous les pays du monde.

J'ai discuté presque toutes les objections que l'on fait à la loi des banques. Je me suis efforcé d'y répondre en présentant des faits, et en l'absence de faits, j'ai essayé à donner des raisons.

Mergers! J'entends ce cri chaque soir lorsque je retourne à ma chambre; j'entends les petits vendeurs de journaux crier: "Mergers." Les mergers hantent notre esprit. Il y a eu des mergers de temps immémorial. L'histoire d'Angleterre le démontre. Lorsque toute la richesse était représentée par la terre, il y avait des mergers. Si un fils de cultivateur épousait la fille de son voisin, on réunissait les deux terres.

Mais examinons les mergers des banques. La Banque d'Angleterre est le produit de la fusion de plusieurs banques. C'est la réunion finale des banques en Angleterre jusqu'à une certaine date. La Banque de France est aussi le résultat d'une fusion. Il n'y a pas très longtemps que la Banque de France a englobé toutes les banques provinciales. La Banque d'Allemagne est aussi le produit d'une fusion.

Il y avait à peu près trente-six banques en Allemagne lorsque la banque d'Etat a été créée, et maintenant il n'y en a plus que sept environ. Elles ont cessé leurs opérations et ont fusionné. C'est une transition que l'on ne peut empêcher. Est-elle mauvaise? Une des difficultés que l'on rencontre lorsqu'on fait affaire avec une petite banque est celle-ci: Un homme dans le commerce s'adresse à une banque pour obtenir un prêt, mais souvent la banque lui dit: Nous ne pouvons pas vous prêter $150,000, mais nous vous prêterons $100,000; il faut limiter le crédit. Si deux ou trois de ces banques fusionnaient, il en résulterait que le commerçant pourrait obtenir facilement la somme la plus forte dont il a besoin. La banque ferait plus de crédit, et le résultat serait que le commerçant pourrait faire un plus grand commerce. Les grandes compagnies ont besoin de beaucoup d'argent. Même la compagnie du chemin de fer du Pacifique, riche comme elle est, a été obligée dans le passé de s'adresser aux banques pour avoir de l'argent. Les compagnies d'acieries ont été aussi obligées de s'adresser aux banques, et tous les établissements manufacturiers, dans leurs premières années, ont été obligés d'emprunter beaucoup à des banques auxquelles ils doivent une grande dette de reconnaissance. Les avantages offerts par le crédit des banques s'étendent sur tout le pays; un petit marchand achète ses marchandises d'un marchand de gros à Winnipeg et donne son billet en paiement. Il vend ses marchandises aux cultivateurs du Nord-Ouest à six mois de crédit, et de cette façon ceux-ci jouissent des banques de l'Est dont on nous a tant parlé. Souvent le marchand de gros de l'Ouest est obligé d'acheter à crédit des manufacturiers de l'Est, et ceux-ci ont alors recours aux banques. Inutile d'accuser l'Est ou l'Ouest; nous sommes tous sous le même pied.

Les banques se sont toujours efforcées de remplir leur devoir, et j'espère qu'il continuera d'en être ainsi.

Il est une innovation que je serais heureux de voir inclure dans la loi des banques. Je vois que dans certains pays tout déposant qui en donne avis à la banque sous sa signature, attestée par témoin, peut s'arranger pour que les sommes qui sont à son crédit au moment de son décès puissent être retirées par sa femme ou son enfant. Au Canada, si un déposant meurt soudainement laissant cinq ou six cents dollars en dépôt à la banque, sa veuve, ses enfants devront subir des frais d'administration avant de pouvoir obtenir possession de cette somme. En attendant, ils sont dans le dénuement. Voilà ce qu'on fait en pays étranger, et je suis persuadé que mon honorable ami le ministre des Finances pourrait facilement formuler une disposition de cette sorte.

Maintenant, voici une autre question qui se présente: si nous faisons des avances aux cultivateurs, allons-nous exiger que tous ces emprunts soient inscrits au bureau d'enregistrement du comté? A Madras, les banques ont une pratique applicable dans le cas de petits cultivateurs. Dans l'Inde, lorsqu'un cultivateur engage sa récolte, il est affiché, dans le bureau de pos-

te du lieu, un avis constatant que sa récolte est engagée pour la garantie de la banque. Ils ont aussi des crieurs qui déclarent ces choses au son de la trompette. C'est l'ancienne coutume de mettre le public en garde contre les dangers du crédit.

Mon ami le colonel (M. Clarke) (Brucesud) sait que s'il était en service actif et entrait dans une ville avec son régiment, ce qu'il lui faudrait commencer par faire serait d'envoyer son sergent et son clairon au bureau de poste, en vue de mettre les gens en garde contre les emprunteurs, de manière à dégager sa responsabilité des dettes contractées par ses hommes. On a adopté une pratique semblable à celle-là dans l'Inde. Nous ne pouvons guère ici imiter leur exemple. Exiger l'enregistrement de tous les emprunts contractés aux banques, ce serait imposer des frais considérables d'enregistrement et de justice à des gens qui sont peu en mesure de les solder. Quels sont ceux qui vont souffrir du maintien de la pratique actuelle? Personne ne réclame l'imposition de restrictions exorbitantes dans le cas des banques. Si j'ai une créance contre une succession qui devient insolvable, je n'en veux pas à la banque de ce qu'elle se récupère avant moi. Je me rends compte que c'est là un mal nécessaire, qu'il est nécessaire d'avoir des banques et des privilèges en vue de l'expédition des affaires du pays. Les banques font pour des millions d'avances aux industries et compagnies sur billets payables à ordre; c'est par le moyen des banques que des milliers d'employés retirent leurs salaires, et des millions de dollars sont immobilisés sous forme de traites représentant des marchandises emmaganisées dans des entrepôts pour des périodes de six mois à la fois.

Nous devons prescrire toutes les garanties dans le cas des banques, car les banques, comme je l'ai dit au début de mon discours, sont la chose du peuple, non pas la propriété du trust de l'argent, mais celle des veuves et des orphelins. Il incombe donc à tous les membres de la députation, en gens sensés, de discuter ce bill des banques à la lumière de l'expérience acquise, plutôt que de se lancer dans l'inconnu à propos de cette loi des banques.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Monsieur l'Orateur, je serais heureux de tomber d'accord avec l'honorable député préopinant (M. Currie) quant à l'opportunité de faire un examen judicieux de cette question et de s'abstenir d'expérimenter pour le simple plaisir de la chose. La question de l'organisation financière du Canada est, comme on l'a fait observer, la question la plus importante que notre Parlement ait à régler. C'est la plus importante en autant qu'elle n'est soumise à l'examen du Parlement que tous les dix ans, dans le cours ordinaire des choses.

M. CURRIE.

Considérant sont importance tout à fait exceptionnelle pour tous les Canadiens, et qu'elle ne revient sur le tapis qu'une fois tous les dix ans, tout membre de la députation, à mon avis, devrait se piquer d'honneur de faire de cette grande question actuellement sur le tapis l'étude la plus consciencieuse dont il soit capable. Personne ne songe à faire de la politique de parti ou à avancer ses propres affaires en discutant ce grave sujet en cette enceinte.

Je regrette de n'être pas aussi bien préparé à traiter cette question que certains de mes collègues. Je n'ai jamais été en relation très suivie avec les banques; c'est-à-dire je n'ai pas la connaissance directe de leur fonctionnement interne. Je ne puis donc parler avec l'autorité d'un expert de ces dispositions du projet de loi qui ont trait à l'administration des banques. Mais je suis compris dans la foule de ceux qui prêtent aux banques ou leur empruntent. Je suis un de ceux qui ont fourni aux banques, sous forme de dépôt, cette somme de $1,000,000,000, ou un de ceux qui empruntent des banques un part de ces $900,000,000 avancés de temps à autre à la population canadienne. C'est à ce titre et en me plaçant à ce point de vue que je me propose d'examiner ce projet de loi. Dès lors les intérêts des actionnaires et des administrateurs de banque sont à mes yeux secondaires, non pas primordiaux. La mise des actionnaires forme un montant d'actions d'un peu plus de 100 millions. Ajoutez-y 100 millions de plus qui sont leur propriété, sous forme de surplus ou de réserve. L'intérêt des actionnaires dans la présente mesure se chiffre donc en gros par 200 millions, tandis que celui du public se chiffre par plus de 1 milliard. Il n'y a donc pas lieu pour moi de m'excuser si j'envisage la question au point de vue de ce milliard plutôt qu'au point de vue des 200 millions.

L'honorable représentant d'York-sud (M. Maclean) m'a fort intéressé lorsqu'il a insisté vivement pour que nous taxions les banques; mais j'ai beau chercher, je ne vois pas en quoi cela améliorerait la situation. Si les banques sont taxées, ce sera finalement aux dépens de ceux qui leur prêtent ou qui empruntent d'elles. Si le fardeau de cette taxe doit être reporté sur les déposants, qui ont ce milliard dans les banques, alors, je dis que l'intérêt qu'on leur paie à l'heure actuelle est déjà trop minime; et si on doit s'en décharger sur ceux qui ont emprunté ces 900 millions des banques, je dirai qu'ils ont déjà assez à faire d'acquitter l'intérêt qu'on exige d'eux. En somme, dans un cas comme dans l'autre, je suis d'avis qu'il n'y a pas lieu de taxer les opérations de banque, à moins qu'une telle mesure ne soit reconnue d'absolue nécessité dans l'intérêt du fisc. Mon opinion est que si, à l'heure actuelle, on croit que les banques réalisent de trop

forts bénéfices, et ce n'est pas ma prétention, alors, qu'on remette les choses au point, soit en accordant un taux d'intérêt plus élevé aux déposants, soit en exigeant de l'emprunteur un taux d'intérêt moins élevé. Je ne suis pas de ceux qui voudraient que le Gouvernement participât aux bénéfices d'une entreprise, simplement par ce qu'elle est rémunératrice. A mon avis, le Gouvernement devrait s'appliquer à prélever son revenu dans une juste mesure et en répartissant les charges sur toutes les sources de production. Et s'il arrivait que telle ou telle industrie assurât des bénéfices exorbitants, le Gouvernement devrait faire en sorte que ce bénéfice fût convenablement distribué entre ceux qui y contribuent.

M. MACLEAN (York-sud): J'ai indiqué deux solutions: en premier lieu que l'Etat participe dans une mesure aux bénéfices excessifs; mais surtout, que l'Etat s'applique à restreindre ces bénéfices exorbitants, comme le demande maintenant l'honorable député.

M. OLIVER: Je ne m'attache pas tant à critiquer les vues de l'honorable député, qu'à bien mettre en lumière mes propres vues: je suis d'avis que dans aucun cas il ne serait opportun d'imposer une taxe sur les banques canadiennes, à moins que le Gouvernement ne le juge nécessaire dans un but de fiscalité. Le Gouvernement devrait plutôt s'appliquer à réduire les frais de la banque dans toute la mesure possible.

M. MACLEAN: Très bien!

M. OLIVER: Je ne fais qu'énoncer un principe abstrait; je ne me propose pas d'indiquer de mesure précise relativement à ce projet de loi. Il est une autre question au sujet de laquelle je ne puis accepter les vues de l'honorable représentant d'York-sud; je n'approuve pas sa condamnation générale du régime des banques au Canada. Je suis plutôt de l'avis de l'honorable représentant de Simcoe-nord (M. Currie), que notre régime des banques a été avantageux au Canada ces années dernières à beaucoup d'égards. Il faut reconnaître, bien entendu, que tout n'est pas parfait dans ce régime, mais rien n'est parfait dans ce bas monde. Je ne sache pas que, tout considéré, le régime des banques au Canada ait donné des résultats moins bons que ceux de pays étrangers. D'autre part, il suffira de se rappeler que cette loi des banques ne revient sur le tapis que de dix ans en dix ans pour se rendre compte que, dans l'esprit de ses auteurs comme dans l'esprit de ceux qui l'ont modifié à diverses époques, et jusqu'à nos jours, les dispositions de cette loi doivent s'adapter aux conditions constamment changeantes du pays, sans quoi l'intérêt public, qu'il est du devoir du Gouvernement et du Parlement de protéger, souffrirait certainement. Je n'ai donc pas à m'excuser d'appuyer des projets de modification de la loi des banques ou d'en proposer moi-même. Si j'en crois mon expérience, il me paraît bien que le système des banques canadiennes, qui établit un lien entre les diverses institutions particulières dispersées dans le Dominion, constitue un avantage et non un désavantage pour le pays. Je sais qu'il y a quelques années des succursales de banques autorisées établies dans l'Ouest prêtaient de l'argent à des taux à peu près égaux à ceux exigés dans l'est du Canada, tandis que de l'autre côté de la frontière, dans l'état du Dakota, sous l'empire du régime et des conditions en vigueur là-bas, la population payait à peu près deux fois le taux que nous payions au même moment. J'en tirai la conclusion que sous notre régime il était possible d'affronter une période de crise dans des conditions plus avantageuses que sous le régime de banques locales isolées en vigueur aux Etats-Unis. Voilà ce que j'ai à dire en faveur du régime des banques au Canada et de leur administration. J'ajoute qu'il est nécessaire, vu l'importance de cette grande question, de mettre la plus parfaite sincérité dans l'examen qu'on en fait, et de ne pas se gêner d'indiquer sur-le-champ les points faibles relevés dans l'administration du régime, ainsi que son insuffisance dans certains cas à sauvegarder l'intérêt du public comme on avait droit de s'y attendre.

J'ai certaines informations à communiquer à la Chambre touchant l'administration des banques dans l'Ouest, non pas tant pour en faire la critique, non pas tant en vue de modifications à suggérer à la loi, que parce qu'il est absolument à désirer, à mon sens, que la Chambre soit mise au courant de la situation, afin qu'elle en puisse tirer ses propres conclusions. Si, comme le veut mon honorable ami de Simcoe-nord, il nous faut tenir pour parfaites les méthodes selon lesquelles nos banques conduisent leurs opérations, si rien n'y est à changer dans l'organisation ou l'administration, si nos banques sont une des rares choses qui ont été transmises aux enfants des hommes dans un état d'absolue perfection, il nous serait bien inutile d'en faire ici l'objet de notre examen. Mais comme il s'agit, malgré tout, d'une institution finie, qui a quelque chose de terrestre et qui est terrestre, il est à désirer que nous la traitions franchement; et, s'il est des renseignements à donner qui touchent à la question, il conviendrait de nous les communiquer.

Quant à ce que je vais dire, j'en prends l'entière responsabilité. Les biens immeubles au Nord-Ouest ont rapidement pris une très grande valeur, dans les villes et villa-

ges surtout. A Edmonton, c'est par l'action de quelqu'une de nos banques à charte que toute hausse du prix des immeubles a été établie et pour ainsi dire créée. Pour en venir de suite aux détails, je dirai que, vers 1902, nous avions à Edmonton trois banques: la banque Impériale, la banque des Marchands et, je crois, la banque Union. Désirant s'établir là, la banque du Commerce résolut d'acheter un terrain pour y ériger ses bureaux. Dans la partie de la ville où celle-ci désirait s'établir, le terrain à cette époque valait $100 le pied de front. C'était à ce prix-là qu'il se vendait depuis quelque temps. La banque du Commerce avait en vue un certain terrain, que ses propriétaires ne se souciaient pas de vendre; mais la banque en donna $200 du pied, et tout de suite, le long de l'avenue Jasper, les terrains dans le voisinage valurent de chaque côté $200 le pied de front. Les choses allèrent ainsi pendant quelque temps. Plus tard, la banque de Montréal, voulant elle aussi s'établir à Edmonton, jeta son dévolu sur un terrain qu'elle paya $300 par pied de front et, de même que précédemment, la propriété, sur cette même avenue Jasper monta à $300 par pied de front.

Je n'ai pas besoin de poursuivre cette histoire, jusqu'au bout; mais il existe aujourd'hui à Edmonton treize ou quatorze banques, et chacune d'elles en arrivant, par l'achat qu'elle a fait d'un terrain, a été la cause d'un accroissement de la valeur des immeubles dans la ville, jusqu'à ce que la banque de Québec, arrivée la dernière, poussa les choses au point de payer $3,000, je crois, du pied de front, une propriété qu'elle achetait sur la rue Jasper. Il est vrai de dire, cependant, qu'il y avait sur le terrain des maisons. Ce qui s'est passé à Edmonton s'est passé de même, je le crois sincèrement, dans toutes les autres villes des provinces des prairies.

M. BORDEN: De combien dans le même temps la population de cette ville s'est-elle accrue?

M. OLIVER: Elle a probablement triplé. Je ne saurais dire au juste, mais peut-être a-t-elle plus que triplé. Dans tous les cas, elle ne s'est certainement pas accrue dans la même proportion que le prix des immeubles. Je n'entends pas dire que ce prix soit trop élevé. Je ne refuse pas aux banques le droit de payer plus cher que le prix courant un terrain qu'elle désire se procurer, mais je tiens à faire observer que les administrateurs de ces banques sont mal venus à faire la leçon aux habitants des villes de l'Ouest qui se livrent à des spéculations sur les immeubles, après ce qu'elles ont fait à Edmonton et partout ailleurs dans l'Ouest.

Au moment où va s'accomplir une refonte de la loi des banques, le Gouvernement ferait bien de se demander si les banques dont je parle ont bien eu raison de mettre un si haut prix à leurs acquisitions. Mon très honorable ami le premier ministre me dira peut-être que le public n'a rien à voir au prix plus ou moins élevé auquel les banques achètent, mais que c'est l'affaire de leurs actionnaires, et qu'elles ont tout autant le droit que personne de payer cher ou peu cher. Voilà où je ne suis pas absolument d'accord avec lui.

M. BORDEN: Je n'ai rien dit de la sorte.

M. OLIVER: J'avais compris que c'était là le sens de votre argument; que c'était à cela qu'il tendait.

M. BORDEN: Nullement.

M. OLIVER: Je n'insisterai point; mais je tiens à faire observer que le volume des opérations d'une banque dépend, non pas des fonds que lui fournissent les actionnaires, mais de ceux qui lui sont confiés par le public en général. C'est le milliard de dollars placés dans les mains par la généralité des habitants du pays qui rend une banque importante, et non pas à leurs actionnaires. Il est possible pas l'argent que les actionnaires y mettent.

J'ai idée que, dans certains cas, les banques payent de tels prix avec de l'argent qui appartient à leurs déposants et non pas à leurs actionnaires. Il est possible que je me trompe, comme il est possible aussi que cette idée soit juste à l'égard de quelques-uns et qu'elle ne le soit pas à l'égard des autres. Mais c'est un point sur lequel le public canadien devrait, je crois, être renseigné. J'ai déjà traité de cette affaire, et j'avais suggéré au ministre des Finances, lors de la présentation du projet de loi, de nous renseigner là-dessus, de renseigner sur ce point, comme il mérite de l'être, le public canadien. Il ne suffit pas de dire à ce bon public que c'est l'affaire des actionnaires et non la sienne. Toutes les affaires d'une banque dont les opérations sont menées pour les neuf dixièmes avec l'argent du public et pour le dixième seulement avec ses propres fonds ont, pour le public, un intérêt dont la proportion, comparativement aux actionnaires, est de neuf à un. Le public mérite d'être renseigné et il devrait l'être. Il devrait en conséquence être pris des mesures dans ce sens à l'occasion de la présente refonte de la loi des banques. Voilà ce que j'avais à suggérer à ce sujet.

Il y a, je crois une autre chose qui mérite de retenir l'attention de la Chambre. Depuis l'ouverture de la présente session, c'est-à-dire depuis l'automne dernier, l'argent dans l'Ouest a été très serré. Les banques ont diminué leurs prêts; elles ont dans une large mesure fait rentrer leurs créances. Je n'y trouve pas à redire: c'est leur droit

et sans doute leur devoir si les circonstances le commandent.

M. PELLETIER: Cela s'est produit dans tout le Canada, et non pas seulement dans l'Ouest.

M. OLIVER: A cet égard, je ne connais que l'Ouest; mais je suppose bien qu'il en est de même de l'Est. A tout événement, le fait est bien connu en ce qui regarde l'Ouest. Je n'affirme pas ni ne veut faire entendre que les banques n'ont pas été prudentes en agissant ainsi. Je ne dis pas non plus qu'elles n'avaient pas le droit absolu de le faire, mais ce que je tiens à faire observer, c'est que cette époque de l'année est celle où l'Ouest dispose de sa récolte, et que c'est aussi l'époque où dans l'Ouest le prix des céréales est plus bas qu'à l'ordinaire. C'est-à-dire que, dans l'Ouest, le blé aujourd'hui vaut approximativement 10 cents de moins le boisseau qu'il ne valait l'année dernière.

Si je me trompe, mes honorables amis me reprendront, mais je crois que la chose est généralement reconnue. Dans de pareilles circonstances, c'est, je crois, le désir du cultivateur qui peut le faire de garder son grain dans l'espoir d'un relèvement des prix. Il compte qu'au printemps une hausse se produira, et il n'a nul désir de laisser aller son grain. Mais si le marchand est pressé par la banque, de son côté il presse le cultivateur, et ce dernier se voit contraint de vendre en quelque sorte à sacrifice. Les gains de l'Ouest en sont diminués d'autant. J'ignore si les banques ont été forcées par des circonstances majeures—et il est des circonstances qui s'imposent—à agir comme elles l'ont fait; mais ce que je dis, c'est que leur action a causé un tort immense aux habitants de l'Ouest, plus particulièrement aux cultivateurs à une pareille époque, et elle nuit à la marche des affaires en général dans tout le Canada. N'oublions pas que, dans la loi actuelle, il existe une disposition, disposition que l'on retrouve dans le projet de loi dont la Chambre est actuellement saisie, mettant les banques à même de servir le public dans une plus large mesure à cette époque de l'année, c'est-à-dire à l'automne, et en vue expressément de la récolte à transporter. Je ne voudrais pas m'avancer trop à fond, car je m'y entends peu aux choses de la finance, mais les banques jouissant à cette fin d'avantages tant particuliers qui leur sont reconnus par la loi, il me semble que, de leur part, c'est manquer de foi au public, dans un temps où elles sont appelées à remplir cet objet, que d'agir précisément de façon à le contrarier, et de faire causer un aussi grave dommage à ceux que la loi entendait surtout protéger.

Sans doute que cette conduite peut s'expliquer; mais, de prime abord, ce me semble être une chose qui nécessite des éclaircissement de la part de ceux qui dirigent ces grandes institutions que sont les banque du Canada.

Il me reste à parler brièvement de certains autres points dont j'ai pris note. Je mentionnerais en premier lieu la procédure à suivre dans le cas de la demande d'une charte pour une banque. J'ai écouté la discussion qui s'est faite hier, et j'apprécie comme il convient ce qui paraît avoir frappé le ministre des Finances, à savoir qu'il est à désirer que l'on s'entoure de précautions quand il s'agit d'accorder une charte à une nouvelle banque. Jusque-là, tout va bien; mais une chose sur laquelle j'insisterai plus particulièrement avant de clore mes observations, c'est que l'on ne remédiera à la situation ni par des lois ni par une surveillance en quelque sorte automatique.

J'ai été quelque peu désappointé hier d'entendre mon honorable ami le ministre des Finances nous dire que, la loi ayant été observée quant à sa lettre dans le cas de l'organisation d'une banque, la responsabilité du Gouvernement cessait. Tant que le Gouvernement n'aura pas constaté, non pas d'une manière automatique ni mécanique, mais d'une manière effective, autant que faire se peut, la possibilité pour la banque de faire les affaires qu'il est entendu qu'elle doit faire, je protesterai au nom des déposants de ces 1,100 millions de dollars contre l'idée qu'il est bon ou juste ou d'accord avec les obligations et les responsabilités du Gouvernement de mettre devant le public une banque à qui le Gouvernement donne l'autorisation qui lui permettra de faire les affaires. J'ignore ce qui s'est fait jusqu'à présent, et cela importe peu à mon argument.

Il s'agit des conditions existantes aujourd'hui et non pas des conditions existant jadis, et les débats d'hier font voir qu'accorder automatiquement une charte de banque n'est pas une protection suffisante de l'intérêt public.

Dans l'article 33, relatif à l'augmentation du capital de la banque, je remarque que les conditions auxquelles les actions doivent se répartir, sont déterminées par les administrateurs. Je le répète, je crains de m'aventurer en eau profonde en creusant trop la question; seulement je demanderai au ministre des Finances si ce texte prévoit la possibilité des partages de gros dividendes par les actionnaires de la banque? En d'autres termes, est-il possible à la banque de répartir à ses actionnaires les nouvelles actions à un prix fixe au-dessous du prix courant?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): "Le prix courant" est une expression assez ambiguë. Quand les directeurs d'une banque font une nouvelle émis-

sion d'actions de banque, ils désirent naturellement qu'on les achète. On pourrait fixer, disons, à 200 la cote d'actions de banque, pour les quelques actions que le public pourrait demander de temps à autre, et cependant on ne saurait songer à placer sur le marché à 200 chaque lot d'actions.

Les directeurs ont une certaine latitude, sujette à restriction, à l'égard de la fixation du prix des actions pour les actionnaires et sans doute ils tiendraient compte du prix auquel les actions s'achèteraient.

J'hésiterais à qualifier cela de partage des gros bénéfices, dans le sens où l'on applique cette expression aux compagnies qui détiennent des privilèges. Les actionnaires fournissent des fonds à la banque, et naturellement les administrateurs chercheraient à obtenir autant que possible pour les actionnaires, en plaçant leurs actions. Au Canada on ne recherche guère les actions de banques, et cela pour les raisons déjà alléguées.

M. OLIVER: Le ministre a donné une réponse fort complète et cette réponse prouve que la formule en question rend possible le partage des gros bénéfices par les actionnaires et les directeurs de la banque.

M. WHITE: Subordonnément à certaines restrictions.

M. OLIVER: C'est admis. La chose est critiquable, à mon avis, et je suggère respectueusement au ministre qu'après plus ample étude du bill, il y insère une disposition tendant à empêcher ce partage des gros bénéfices, pratique devenue récemment de notoriété publique, bien qu'elle soit en vogue de vieille date; c'est-à-dire, que les directeurs soient autorisés à placer les actions sur le marché en tels lots qu'ils comptent pouvoir vendre, et qu'ils les vendent au prix qu'elles pourront réaliser sur le marché, précisément, comme l'article 35 prescrit de clore, en certaines circonstances, la liste des détenteurs d'actions de plus de $50. Il est statué que lorsque les actions de banque sont en lots de $50, on peut les porter à $100; c'est-à-dire, chaque détenteur de deux actions de $50 obtient une action de $100; mais lorsqu'il s'agit d'une action de $50, cette action se vend au prix courant et il en obtient ce que le marché rapporte.

Je ne veux pas faire de critique outrée de cet article; mais cette disposition, il me semble, est quelque peu draconienne à l'endroit de l'actionnaire de $50. Il me semble que la disposition qu'on applique au plus faible, l'actionnaire de $50, devrait s'appliquer au gros actionnaire qui est en mesure de bénéficier d'une répartition possible des dividendes. Ce qui est juste à l'endroit de l'actionnaire de $50, doit l'être également, quand il s'agit d'un groupe d'actions qu'on veut ajouter au capital de la banque, et dont les gros actionnaires sont censés bénéficier.

L'article 56 prévoit la vérification des comptes par les actionnaires. Comme la question a déjà été fort débattue, je me bornerai à quelques observations. Le premier ministre semble convaincu qu'en accordant aux actionnaires le droit de choisir le vérificateur des comptes, il protège amplement leurs intérêts. Le député de Simcoe-nord nous a dit que la majeure partie de ces actionnaires se compose de veuves et d'orphelins ou de successions dont les fonds sont détenus en fidéicommis ou dépôt; or, à mon avis, ce genre d'actionnaires ne sont guère en mesure de se protéger, en choisissant ou élisant un vérificateur. Les administrateurs de la banque sont la tête même de l'institution, et s'ils tiennent à faire élire comme vérificateur un certain individu ou groupe d'individus, ils auront l'œil à ce que les actionnaires élisent cet homme ou ce groupe d'hommes. C'est peut-être une excellente théorie; mais, à mon avis, le privilège de permettre à un certain groupe d'actionnaires de choisir un vérificateur n'est d'aucune valeur, sauf lorsqu'il s'agit d'une banque qui périclite et dont les actionnaires sont alarmés; alors, il est vrai, ils peuvent se réunir et choisir un vérificateur contre le gré des administrateurs. Le Parlement, toutefois, en légiférant en pareille matière, désire empêcher cette situation de naître, et affirme que s'il doit y avoir une vérification de l'extérieur, elle ne saurait se réaliser sous l'empire des dispositions du bill dans sa teneur actuelle.

J'ai lu des rapports se rattachant aux assemblées d'actionnaires de banques, de compagnies de chemins de fer, de compagnies de prêts et j'ai constaté avec quel sans-gêne on impose silence au malheureux actionnaire qui veut s'éclairer sur les affaires de la banque et comment on le met au rancart, bien qu'il ait son argent à la banque. Il n'est pas à présumer que, dans les circonstances ordinaires, le commun des actionnaires puisse exercer une véritable influence dans le choix d'un vérificateur pour protéger ses intérêts dans la banque. Quant à l'alternative de la vérification de l'Etat, je ne vois pas ce qui empêcherait le Gouvernement canadien de choisir des hommes à qui il conférerait l'autorité nécessaire pour faire la vérification voulue des affaires de la banque.

Il est élémentaire que le Gouvernement canadien doit être capable de protéger les intérêts du public contre toute mauvaise administration de ses affaires par toute institution qui relève de l'autorité législative du Canada. Il n'est pas utile que nous puissions créer législativement une organisation qui, après sa création peut agir à son gré, défier toute réglementation établie par voie législative ou ministérielle. Le ministre voudrait-il nous dire ce qu'il faut

entendre par "réserves en espèces" dans l'article 60?

M. WHITE: Espèce signifie actuellement des billets du Dominion et de l'or; c'est-à-dire de la monnaie légale au Canada. La clause relative aux 40 p. 100 mentionnée ici est pour ainsi dire lettre morte depuis longtemps, parce que les banques conservent beaucoup plus que 40 p. 100. Elles possèdent quelque chose comme soixante et quinze ou quatre-vingt millions en billets du Trésor, et quarante ou cinquante-cinq millions dépasseraient ces 40 p. 100. La génèse de cette clause est que, au début, alors qu'on avait plus besoin d'argent qu'aujourd'hui, le Trésor faisait une émission de $30,000,000 de billets, au lieu de garantir toute cette somme avec de l'or, il n'en garantissait que 25 p. 100 en or, et laissait le reste, $22,500,000 sans garantie. S'il n'eut pas adopté de loi, une partie quelconque des $22,500,000 aurait pu rentrer pour être racheté, et le Trésor n'avait pas l'or qu'il faillait pour ce rachat. Il en est résulté que le Gouvernement a obligé les banques à tenir en réserve une partie de cette somme, afin d'empêcher sa rentrée pour être rachetée. J'ai cru qu'il valait mieux conserver cette disposition.

M. OLIVER: Les billets d'une banque autorisée constituent-ils une monnaie légale?

M. WHITE: Non, ils sont payables en or à la banque, mais ils ne sont pas monnaie légale.

M. OLIVER: L'article 61 prévoit l'émission et la circulation des billets. Lorsqu'elles font ces émissions de billets qui augmentent leur circulation sont-elles obligées de maintenir leurs garanties dans la même proportion.

M. WHITE: La seule augmentation prévue est contre le dépôt d'or. Elles doivent déposer dollar pour dollar en or. Sous le régime de la présente loi elles ont le même pouvoir qu'aujourd'hui en outre du pouvoir supplémentaire de faire émission de billets contre dépôt d'or.

M. OLIVER: Les banques font maintenant des émissions de billets pour la circulation jusqu'à concurrence du chiffre de leur capital versé, et elles ont, en outre, une circulation d'urgence. Cette circulation est rachetable en or ou en billets du Trésor. Si les banques émettent des billets jusqu'à la limite permise et qu'elles n'aient pas l'équivalent en or ou en billets, elles s'exposent à de graves risques.

M. WHITE: Ou une réserve convenable. Une banque ne possède pas toujours une réserve en or tout à fait égale au chiffre de ses engagements à vue en dépôts et en billets. D'après les bons principes du commerce de banque, il a été constaté qu'un certain dégré de liquidité, ce qui est le terme technique, est suffisant, mais la banque doit être prête au besoin, comme l'a dit mon honorable ami, à payer en or ses billets et ses engagements à vue.

M. OLIVER: Je craindrais de m'aventurer en eau profonde en cherchant à trop approfondir cette question; mais, à titre de déposant d'une petite fraction du billion de dollars, il me semble que cette proposition permet aux banques d'augmenter leur circulation et de récolter tous les profits qui s'y rattachent, sans avoir une augmentation correspondante en argent ou en billets du Trésor pour soutenir cette circulation.

M. WHITE: La banque, qui applique des bonnes méthodes autorisées dans le commerce de banque, doit toujours garder, comme elle le fait aujourd'hui, contre ses billets en circulation, et ses engagements à demande, une certaine quantité d'or et de billets du Trésor, et autres valeurs liquides.

A moins que la banque ne garde une plus forte somme d'or qu'il ne lui en faut d'après les principes autorisés dans le commerce de banque, pour faire face à ces engagements, elle ne se servirait pas de ce pouvoir d'émettre des billets, parce que ce serait aller à l'encontre de ces règles en vogue dans le légitime commerce de banque. Ce n'est que contre une somme additionnelle d'or qu'elle peut avoir que la banque peut émettre ces billets, pour que ces billets soient rachetables à vue. Le frein le plus puissant contre toute tendance à l'exagération en matière d'émission de billets, est le fait que grâce à la compensation au comptoir de règlement, ces billets reviennent presque tous les jours. Chaque banque lorsqu'elle reçoit les billets d'une autre banque, se hâte d'obtenir, à la chambre de compensation, ou comptoir de règlement, le paiement en or. Je voudrais pouvoir rassurer mon honorable ami et le convaincre que les banques doivent garder, à l'encontre de leur émission de billets en circulation, sans tenir compte de leur réserve en or et de leurs engagements, précisément la même quantité d'or qu'elles gardent aujourd'hui d'après les principes admis dans le commerce de banque, et si elles émettent des billets en excédent de cet or, alors l'or doit être en excès de ce dont elles ont besoin, d'après ces mêmes principes, pour faire face à cette autre circulation de billets et à ses engagements à vue. Sous le régime en vigueur les banques peuvent en tout temps déposer de l'or et obtenir des billets du Trésor, au lieu de prendre cet or, de le déposer entre les mains de fiduciaires et d'émettre leurs billets, elles peuvent prendre cet or et obtenir des billets de $5, ou de $4, comme elles l'ont fait l'automne dernier, et faire

circuler ces billets, de sorte que, en ce sens, les banques ne réalisent pas de profit par l'émission de leurs billets contre cette réserve d'or, comparativement au système d'aujourd'hui d'après lequel elles peuvent déposer l'or et payer en billets du Trésor.

M. OLIVER: J'admets bien ce qu'a dit mon honorable ami, pourvu que toutes les banques fassent leurs opérations d'après les principes réguliers des banques et que toutes aient en réalité leur garantie en or ou en billets du Trésor pour couvrir leur passif. Mais il n'y a rien qui nous montre, il n'y a rien dans le bill qui nous assure qu'elles observeront ces principes réguliers des banques. Je prétends que cela ne suffit de nous dire que d'après les principes réguliers des banques, elles feront ceci et cela, car, malheureusement, nous avons vu, dans l'espace de douze ans, sept ou huit banques qui ne se sont pas conformées à ces principes réguliers et il en est résulté une perte énorme pour les actionnaires et le public. J'irai jusqu'à dire qu'un grand nombre de nos institutions financières, gagneront peut-être plus par bonne chance que par bonne direction, et qu'elles ont survécu quand d'autres sont tombées pour ne pas avoir observé les principes réguliers des banques. Je dirai, monsieur l'Orateur, que nos institutions financières sont d'une nature finie qu'elles sont terrestres. Aussi quand nous entendons, comme cela est arrivé hier, qu'un rapport provenant de personnes responsables a été adressé au Gouvernement sous serment, je crois—dans le cas contraire il aurait dû l'être—et dans lequel on disait qu'un actif était un passif, ou le contraire—je ne sais pas exactement lequel et je m'en soucie peu—et quand deux des principaux banquiers du Canada, viennent dire sous serment que c'était une transaction régulière, je crois que nous avons râison de demander si nos banques se conforment oui ou non à ces principes réguliers de la finance. C'est à nous qu'il appartient de faire en sorte qu'elles s'y conforment, c'est notre affaire et nous ne devrions courir aucun risque à ce sujet.

M. WHITE: Mon honorable ami a mal compris. S'il fait disparaître complètement cet article, tout ce que j'ai dit au sujet des bons principes financiers s'applique encore. Les banques pourraient déposer de l'or et émettre des billets sur le Trésor.

La seule différence c'est qu'au lieu d'émettre ces billets que le Dominion imprime et qui ne leur coûtent rien, les banquiers voudraient émettre leurs propres billets contre de l'or. Ce n'est pas une augmentation du pouvoir des banques de faire circuler de la monnaie, seulement elles font circuler leurs propres billets au lieu de ceux du Trésor.

M. OLIVER: Permettez-moi de dire que pour le moment aucune banque n'a le désir de verser de l'or dans les coffres de l'Etat et de prendre ses billets pour les faire circuler. Ce n'est pas un profit pour une banque. Mais où elle réalise un profit, c'est quand elle dépose de l'or dans le fonds commun de réserve et émet ses propres billets contre de l'or.

M. WHITE: Je me permets de n'être pas de cet avis. Les deux situations sont parfaitement analogues. Les banques déposent aujourd'hui de l'or dans la caisse du Trésor et en obtiennent, par exemple, des billets de $5 qu'elles donnent à leurs clients. Le billet du Trésor est délivré d'une main et le billet de la banque de l'autre. Si une banque avait la permission de faire circuler ses billets sans qu'ils soient garantis par de l'or, il y aurait dans ce cas un profit pour la banque de 5 p. 100 ou de tout ce que la banque pourrait prêter sur ces billets, tant qu'ils dureraient, moins le coût de l'impression. L'or peut-être utilisé, soit comme un moyen de circulation soit pour être échangé en billets du Trésor délivrés aux caisses ou émis contre un dépôt en or. Ce n'est pas une source de revenus pour les banques et cela n'augmente pas le capital des banques.

M. OLIVER: Je suis au courant de ce que mon honorable ami vient de dire, pourvu que les principes réguliers des banques soient observés où la banque ne prend pas l'argent qu'elle devrait avoir dans ses propres voûtes comme garantie de ces dettes actives et pour déposer cet or dans le fonds de réserve commun. Le ministre s'est servi de l'expression "principes réguliers des affaires de banque" à propos de l'or et des billets détenus pour balancer le passif ordinaire des banques, mais je dis que nous n'avons pas de garantie que ces principes réguliers seront observés et je demande à l'honorable ministre s'il n'a pas de proposition qui nous assurerait de l'observation de ces bons principes par les banques qui ne pourraient pas se servir de cette disposition comme moyen d'encourager les billets de complaisance.

M. WHITE: Je me suis servi de cette expression "principes réguliers des affaires de banque" pour expliquer à mon honorable ami ce que devraient faire les banques, mais les pouvoirs des banques ne sont pas augmentés le moins du monde en ce qui touche l'émission de leurs billets d'accord avec les principes réguliers des banques. Au lieu de mettre en circulation des billets du Trésor qu'ils obtiennent en déposant de l'or actuellement, elles émettent leurs propres billets contre le dépôt. J'espère que mon honorable ami viendra au comité et qu'il entendra discuter cette proposition.

M. OLIVER: Je ne voudrais pas retarder la Chambre en ce moment et je peux absolument me tromper, mais je m'y prendrai alors de cette façon: une banque retire-t-elle un bénéfice de la mise en circulation de ses propres billets?

M. WHITE: Oui, s'ils ne sont pas garantis par de l'or.

M. OLIVER: Précisément. Alors, une banque a $100,000 en or, elle a le droit d'émettre $500,000 de ses propres billets si son capital est de $500,000; elle a seulement $100,000 en or et en billets du Trésor: nous admettrons qu'elle n'osera pas émettre les $500,000 en billets et qu'elle ne voudra en émettre que pour $400,000; en vertu de cette disposition, elle peut prendre ses $100,000 en or et les placer dans le fonds de réserve central et obtenir une autre somme de $100,000 en billets pour les mettre en circulation dans le public.

M. WHITE: L'honorable député veut-il s'arrêter ici? D'après le système actuel, elle pourrait prendre aussi $100,000 et aller au bureau du sous-receveur général pour y prendre $100,000 en billets du Trésor et les faire circuler de la même façon et elle n'a pas plus l'or qu'elle ne l'a en vertu des dispositions de ce bill.

M. OLIVER: S'il n'y a pas de différence avec les dispositions actuelles, pourquoi cet article dans le bill?

M. WHITE: D'abord, c'est une grosse dépense pour le Canada de faire imprimer ces billets. Il n'a jamais été compris que le Trésor imprimerait des billets d'une valeur supérieure à $2. En raison d'une grande nécessité qui s'est présentée, il y a eu un an l'automne dernier, mon prédécesseur a dû émettre pour plusieurs millions de dollars de billets de $4 et l'automne dernier il a été émis pour $10,000,000 de billets de $5. Mon honorable ami remarquera dans les prévisions budgétaires une somme assez élevée pour la gravure de ces billets.

En outre il y aura autre chose que mon honorable ami sera surpris d'apprendre, c'est qu'il y a eu une affluence de demandes de remboursements aux banques par suite de la mise en circulation des billets du Trésor fédéral de $4 et de $5. Ce n'est pas raisonnable, mais c'est un fait. Le public a conclu que la banque avait atteint la limite de sa circulation de billets et devait payer avec les $4 et les $5 du Trésor; aussi les banquiers préfèreraient pour cette raison mettre en circulation leurs propres billets que ceux du Trésor. Il n'y a pas de raison pour que l'Etat supporte la dépense de l'impression des billets que que font circuler les banques, contre un dépôt en or fait au bureau du receveur général. Actuellement, dans le bureau du receveur général il y a un grand encombrement en raison de la provision d'or que nous avons à garder pour les banques et que les banques devraient réellement conserver elles-mêmes et j'étudie un projet de loi pour forcer les banques à payer pour cette facilité que nous leur accordons en nous faisant les entrepositaires de leur or. D'abord il n'y a aucune raison pour que le Trésor paye les billets que les banques font circuler et ensuite il y a l'objection qu'ont les banques à payer à leur caisse avec des billets de $4 et de $5 du Trésor, parce que le public ne comprend pas cette opération.

M. OLIVER: Je vois que je ne peux pas convaincre le ministre des Finances et je regrette de dire qu'il ne m'a pas convaincu parce que je prétends qu'il en coûte autant aux banques qu'au Trésor pour faire imprimer les billets et à moins que les banques ne trouvent un profit dans l'opération, elles n'imprimeraient pas les billets.

Quant à l'article 88, j'appuie ce qu'a dit mon honorable ami de Régina (M. Martin) au sujet de la nécessité qu'il y a de donner quelque avis au créancier ordinaire si la banque doit prendre une garantie sur le grain ou le bétail d'un cultivateur. Il est très désirable que des prêts soient faits tel que le prévoit le bill, mais je crois que le ministre des Finances sera bien avisé s'il étudie en comité toutes les circonstances qui se rapportent à cette proposition et s'il ajoute au bill une disposition plus complète que celle qui existe actuellement, si l'on veut que ce soit un avantage réel.

Je regrette de dire que dans les circonstances qui existent en ce moment dans l'Ouest avec la restriction apportée par les banques pour accorder du crédit, un cultivateur aurait peu de chance, même avec cette disposition, d'obtenir les facilités qu'on espère lui accorder par cette disposition de la loi. Dans tous les cas, il devrait y avoir une disposition pour assurer cette protection de l'agriculture, car avec l'article proposé je crains qu'au lieu d'aider cela ne nuise au crédit du fermier. Je suis d'accord avec le principe, mais je crois qu'il faudrait en remanier les détails pour qu'on puisse profiter de ses avantages.

Quant à l'article 99 relatif à la fusion des banques, je dois dire que suivant moi ce n'est absolument pas désirable qu'il y ait une loi, soit qu'elle existe actuellement, soit qu'on la propose, pour régler la fusion des institutions financières. Il est évident que nous avons besoin de la concurrence dans les banques comme dans tous les genres d'affaires; si nous pouvons l'obtenir. Si dans nos lois nous introduisons une disposition pour permettre à une banque d'en absorber une autre, nous offrons l'occasion, nous donnons une raison à une grande banque d'éliminer une petite banque parce qu'en saisissant l'occasion favorable il serait possible d'acquérir l'actif de la petite banque. Bien que cela puisse paraître une contradiction, je dis qu'avant

tout chaque banque autorisée par le Gouvernement canadien devrait rester indépendante jusqu'à la fin et qu'il ne devrait pas être autorisé de fusion sans l'autorisation du Parlement et que dans l'intérêt des petites banques et de la concurrence, il n'est pas désirable que les grandes banques puissent forcer les petites et les absorber facilement.

Il faudrait augmenter le nombre de nos banques et non pas le diminuer. C'est au Parlement qu'il appartient de protéger et d'assurer la sécurité des déposants et des porteurs de billets. Nous ne pouvons pas compter sur la sollicitude et la philantropie de ces institutions pour protéger le public et les intérêts du pays.

Le grand défaut que je trouve au projet de la loi qui nous est soumis, c'est qu'il fait des banques des institutions exceptionnelles, jouissant d'une autorité propre, et auxquelles nous conférons des prérogatives que le Parlement ne devrait déléguer qu'au Gouvernement constitué par lui. Nous avons le devoir de faire tout ce qu'il est possible de faire, pour protéger les intérêts des déposants et des porteurs de billets et nous ne nous acquitterons pas effectivement de cette tâche en déléguant notre autorité aux banques elles-mêmes. Ce que je reproche plus particulièrement à ce projet de loi, c'est qu'il tend à créer un Etat dans l'Etat et laisse supposer que le peuple canadien—je ne dis pas le Gouvernement, se considère incapable de protéger lui-même ses intérêts.

Il est de la plus grande importance que le Gouvernement comprenne toute l'étendue de ses obligations dans cette question qui est une des plus importantes qui aient été soumises aux délibérations de cette Chambre. Nous n'avons pas le droit de nous dérober à notre responsabilité et nous ne devons avoir en vue que l'intérêt de ceux qui nous envoient ici.

Il fut un temps ou le public se faisait des chemins de fer l'idée que ce bill semble se faire des banques. On considérait les chemins de fer comme une espèce de faveur conférée au public. Ce temps est passé, quant aux chemins de fer; nous avons des lois qui protègent les intérêts du public, quand ils viennent en conflit avec ceux des compagnies de chemins de fer. Maintenant que les banques réalisent des profits considérables, maintenant que notre population augmente dans d'énormes proportions, maintenant que nous avons l'expérience des autres pays et que nous savons ce qui se passe ici, je dis que le temps est venu de régler cette question des banques comme nous avons réglé celle des chemins de fer, non pas dans un esprit d'hostilité envers les banques, non pas dans un esprit d'hostilité envers les capitaux engagés dans ces institutions, mais avec une juste appréciation des intérêts du public dont la prospérité dépend de la circulation du numéraire et du crédit que les banques offrent aux affaires. Le devoir du Parlement est de déclarer que les banquiers ne sont pas les maîtres, mais bien les serviteurs, du peuple.

M. J. G. HUGHES (King) (I.P.-E.): En proposant la deuxième lecture de ce bill, l'honorable ministre des Finances a invité la Chambre à le discuter. Plusieurs d'entre nous, conscients de s'acquitter d'un devoir, se sont prévalus de cette invitation et ont librement critiqué certaines dispositions du projet. Au cours du débat, plusieurs opinions, que je considère erronées, ont été émises et il serait peut-être à propos de les refuter, mais à cette heure avancée de la nuit, je n'entreprendrai pas une discussion détaillée du bill, d'autant plus que cette discussion pourra être faite d'une manière plus pratique, lorsque le bill sera étudié en comité. Pour le moment je me bornerai à quelques remarques générales qui, je l'espère, dissiperont certaines fausses impressions qui paraissent exister.

La banque moderne, telle que nous l'avons dans ce pays, est l'accompagnement indispensable de la vie commerciale et industrielle. Les banques sont si intimement associées à tout notre système commercial, qu'aucune entreprise ne pourrait prospérer sans l'assistance que le commerce et l'industrie recoivent des banques.

La génération actuelle doit être fière des hommes qui ont fondé et organisé le système de banque du Canada. Il a tellement consolidé et développer le commerce et l'industrie du pays, que nos commercants et nos hommes d'affaires ignorent, pour ainsi dire, ce que c'est qu'une crise financière, surtout s'ils se comparent aux hommes d'affaires des autres pays, et plus particulièrement des Etats-Unis. Je répète que nous devons être remplis de reconnaissance et d'admiration pour les habiles financiers qui ont doté notre pays de cet excellent système de banque. J'irai plus loin et je dirai que nous avons raison d'être fiers de ceux qui ont administré ce système, depuis sa fondation jusqu'à nos jours, même si quelques-uns d'entre eux ont failli à leur mission, ont succombé à l'heure de la tentation et ont causé des torts considérables à une partie de la population. Mais même si les torts causés ont été considérables, si les pertes subies ont été très lourdes individuellement, tout cela est peu de chose comparé aux embarras et aux crises provoqués par le système de banque des autres pays et surtout des Etats-Unis. Comme le faisait remarquer l'honorable ministre des Finances, bien que les pertes individuelles aient été très lourdes pour les victimes, elles sont peu de chose comparativement aux sommes continuellement engagées dans ces entreprises.

Les banques canadiennes exercent deux fonctions principales. Premièrement, elles rassemblent les épargnes du public, petites ou grandes—plus généralement petites—qui, la plupart du temps, resteraient improductives et elles font servir cet argent au développement des diverses industries du pays. Deuxièmement, les banques offrent un moyen sûr, facile et économique d'expédier de l'argent d'un point à un autre, dans le pays, et aussi du Canada à l'étranger. Pour remplir ces deux fonctions, l'établissement de succursales constitue le meilleur moyen qu'on ait encore inventé. Outre ces deux fonctions principales, les banques ont encore celle d'émettre des billets et d'assurer la circulation du numéraire indispensable aux opérations si nombreuses qui ont lieu, à tout instant du jour, sur tous les points du pays. Cela constitue une fonction importante, mais non pas essentielle, de la banque. Je n'y vois rien d'obscur ni de technique.

Pour prêter de l'argent et accorder du crédit, mais surtout pour prêter de l'argent et plus particulièrement l'argent des autres, il faut beaucoup de prudence et un grand jugement. Un banquier doit savoir quand, où, comment et jusqu'à quel point il convient de prêter. Il doit également savoir quand, comment et dans quelle circonstance il faut refuser de prêter. Il doit donc posséder une connaissance générale des affaires, connaître les prix des marchandises de ses clients et être au courant de l'état du marché.

Au cours du débat, quelqu'un a prétendu que notre système de banque a pour effet de drainer l'argent des campagnes, des villages, et des petites villes, pour le concentrer dans les grandes villes et le prêter, par sommes considérables, aux grandes compagnies et aux entreprises industrielles et mêmes aux actionnaires des banques. On a prétendu que ce drainage épuise les ressources des régions reculées et rend la position très difficile pour le petit industriel, le marchand de détail et même le cultivateur. Même si cela était vrai, la faute en serait à l'administration et non au système lui-même. Personnellement, j'ignore si ce reproche est fondé ou non. Il n'est probablement pas sans quelque fondement, car il exprime une opinion assez répandue dans le pays. Si le reproche est mérité, je ne vois pas comment on pourrait faire disparaître ce grief au moyen d'une loi. Je ne crois pas que les gérants de banques, en général, soient disposés à enrichir une partie du pays au détriment d'une autre, si le grief existe réellement, je suis convaincu qu'un fort sentiment populaire, énergiquement manifesté, le ferait cesser. Les gérants de banques ne se soucieraient guère de braver l'opinion publique en administrant leurs affaires de manière à créer un état de choses que le public désapprouverait. Le débat actuel et la discussion qui sera faite au comité des banques et du commerce ne pourront qu'avoir un excellent résultat; celui de perfectionner notre système de banque.

L'honorable député de York-sud (M. Maclean), je crois, et quelques autres députés, ont prétendu que le capital des banques canadiennes n'était pas assez considérable. Il serait bien surprenant qu'il en fût autrement. Dans un pays jeune comme le Canada, qui se développe très rapidement, où les besoins du commerce et de l'industrie augmentent tous les jours, il serait surprenant, dis-je, que les épargnes du peuple—car les quatre cinquièmes du capital des banques, et peut-être plus, sont composés des épargnes du peuple—pussent marcher de pair avec les besoins de l'autre partie de la population. Il me semble que le remède proposé par ceux qui se plaignent de la modicité du capital de nos banques, aurait plutôt pour effet d'aggraver le mal.

L'honorable député de York-sud a fait remarquer qu'il y a très peu de capital étranger engagé dans les banques canadiennes. La conclusion que j'en tire, c'est que les capitalistes de l'Angleterre et des autres pays considèrent que les banques n'offrent pas autant d'avantages que les autres placements. C'est pourquoi je dis qu'il ne serait pas sage d'augmenter les charges de banques ou de rendre leurs opérations encore moins fructueuses. Cela aurait plutôt pour effet d'éloigner le capital que de l'attirer.

Quelques-uns de ceux qui déplorent la modicité du capital de nos banques s'étonnent de ce que les caisses d'épargnes de l'Etat ne reçoivent pas une plus grande partie des économies du peuple. Ces mêmes députés voudraient que les règlements des caisses d'épargnes de l'Etat fussent modifiés de manière à y attirer une plus forte proportion des économies du peuple. Les économies du peuple sont nécessairement limitées et si les caisses d'épargnes de l'Etat en recevaient une plus forte proportion, les dépôts dans les banques autorisées, qui figurent pour les quatre cinquièmes des fonds prêtés, en seraient diminués d'autant. Pour ma part, je considère que cela ferait un tort considérable au commerce canadien.

C'estavec beaucoup de raisons qu'on ne permet pas aux banques autorisées d'immobiliser leurs capitaux en les engageant dans les immeubles. Un banquier avisé s'efforce toujours d'avoir le plus d'argent disponible possible, afin de pouvoir mieux répondre aux besoins de sa clientèle.

Un autre aspect de la question, c'est que les économies des gens qui ont déposé ainsi dans les banques d'épargne nationales ne se trouvent plus dans la circulation, jusqu'à un certain point, vu qu'elles servent à acquitter le coût des travaux publics du pays. J'estime qu'il est gran-

dement à désirer que le Gouvernement arrête quelques règlements relatifs aux banques d'épargnes nationales dans le but de détourner au bénéfice de celle-ci une grande proportion des épargnes déposées dans les banques qui ont une charte. Il vaudrait beaucoup mieux que le Gouvernement, s'il a besoin d'argent pour acquitter le coût des travaux publics permanents, l'obtînt d'un marché étranger, ce qui lui permettrait d'employer une partie de l'argent qui s'accumule aux banques d'épargnes à acquitter les dépenses courantes.

Au cours de ce débat on a fait allusion aux réserves considérables détenues par les banques; certains honorables députés ont été même jusqu'à dire que les centaines et les centaines de millions de dollars détenus par les banques comme réserve accumulée proviennent de la bourse du peuple. Cette déclaration fut reçue avec complaisance par quelques honorables députés, bien qu'à mon avis elle ne soit pas fondée sur la vérité dans le sens qu'il lui a été prêté. Les réserves des banques sont le résultat de plusieurs années d'administration prudente, prévoyante et économique de la part de ces institutions; elles sont le fruit de nombreuses années au cours desquelles les actionnaires se sont contentés d'accepter de très minimes dividendes, laissant les bénéfices s'accumuler dans la caisse de ces établissements; elles sont encore la conséquence de la vente et de la distribution de nouvelles actions de temps à autre; on ne peut donc dire dans aucun sens qu'elles ont été soutirées de la bourse des habitants du Canada. De plus, ces réserves doublent en réalité le capital de roulement de la banque, ce qui permet à cette dernière d'avoir une plus grande circulation et peut-être de venir à l'aide des hommes d'affaires dans une mesure plus considérable; mais ces réserves sont l'indice d'une administration prudente et conservatrice; ainsi, lorsque nous entendons parler des profits considérables réalisés par les banques, nous devons dans tous les cas tenir compte de la réserve.

Je crois qu'on a mal compris ce qu'a dit l'honorable représentant de Toronto-ouest (sir Edmund Osler) lorsqu'il a traité cette question l'autre soir. Il a déclaré que la banque Dominion avait réalisé sur son capital, au cours de l'année dernière, 18 p. 100; j'ai observé alors que plusieurs honorables députés avaient accepté cela comme étant un indice que les recettes de la banque avaient été considérables. Mais on verra que ces 18 pour 100 que la banque a réalisés sur son capital, sont moins que 8 pour 100 de son capital et de sa réserve—ce qui n'était assurément pas un taux d'intérêt trop élevé, si l'on tient compte de la valeur de l'argent dans le cas d'autres entreprises commerciales.

M. HUGHES (King).

On a dit dans le temps que les revenus des banques sur leur argent libre, c'est-à-dire sur le capital de ces banques proprement dit, la réserve, la circulation des billets et l'argent en dépôt et ne portant pas intérêt, n'excédaient pas 4 p. 100, chiffre qui n'est assurément pas excessif.

On a laissé entendre que toutes les banques devraient être tenues d'une façon ou d'une autre de garantir les dépôts de chacun. Cela me semble tout à fait déraisonnable; ce serait injuste et mal fondé en principe et d'aucune utilité pratique. Rendre une association de personnes responsable des affaires d'un autre corps semblable dans l'administration duquel elle n'a rien à voir, semble si injuste qu'il suffit d'énoncer la chose pour qu'elle soit repoussée. On a laissé entendre qu'étant donné que toutes les banques garantissaient leur circulation réciproque, elles devraient de la même façon garantir les dépôts, mais les deux choses diffèrent entièrement; les détenteurs des billets d'une banque deviennent forcément les créanciers de cette institution; l'argent est en circulation parmi les hommes d'affaires du pays et les gens sont, en vérité, presque obligés d'accepter cet argent. D'autre part, les déposants peuvent choisir où placer leur argent; ils ne sont pas forcément des créanciers et c'est pour cela que leur position est différente. Il serait impossible d'appliquer un système d'après lequel les banques seraient forcées de garantir les dépôts faits à d'autres banques.

Il semble exister une opinion publique assez prononcée en faveur d'une inspection quelconque des banques par le Gouvernement. L'honorable ministre des Finances a signalé ce qui lui semblait constituer un moyen meilleur que celui offert par l'inspection des affaires de l'Etat; cependant, ainsi qu'on l'a dit, chaque fois que des difficultés se sont produites dans le cas d'une banque, elles n'ont pas surgi aux succursales, mais au bureau principal; il semblerait donc qu'il serait possible d'avoir une inspection faite par le Gouvernement et qui satiffît l'opinion publique dont il faut tenir compte.

Un ministre des Finances devrait être en mesure de s'assurer les services d'hommes compétents qu'il chargerait de faire cette inspection; ceux-ci devraient posséder, cela va sans dire, toute l'expérience voulue dans les affaires de banque, mais il ne devrait pas exister réellement de difficulté à établir une inspection par l'Etat qui répondrait aux besoins du public et qui serait une aide véritable et une garantie pour le Gouvernement que l'administration des affaires aux bureaux principaux de toutes les banques se poursuit d'après les principes établis.

On pourrait en dire long en faveur d'une inspection par l'Etat, un des arguments étant que cela donnerait au public plus de confiance dans notre système de banque et permettrait de mettre en circulation, pour l'avantage de ceux qui se livrent à l'industrie et au commerce, l'argent qui reste infructueux dans quelques parties du Canada. On a beaucoup parlé en faveur d'un examen des relations extérieures des banques par le Gouvernement et du principe que les actionnaires et les administrateurs ayant de grands intérêts dans les banques et qui devraient être responsables et prendre le plus grand soin de leur administration ne devraient pas être déchargés de leur responsabilité par le Gouvernement, qui assumerait une partie de cette responsabilité.

J'ai fait ces observations d'une façon générale, parce qu'elles ont trait aux principaux aspects d'un système s'adaptant admirablement aux besoins et aux exigences d'un pays comme le Canada. On ne pourrait trouver rien de mieux que le système de succursales dans un pays nouveau comme celui-ci, d'une immense étendue et d'une faible population, où il nous faut recueillir les modestes épargnes du peuple et les distribuer à ceux qui en ont besoin. Ce système a donné satisfaction dans le passé, et il serait malheureux que, par suite d'un dérangement local dû à la mauvaise administration de la Farmers' Bank, ou d'une autre banque, ont eût recours à une modification radicale.

M. ROCH LANCTOT (Laprairie-Napierreville) (texte): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de voir toute l'importance que prend la discussion de ce bill et de voir aussi que la majorité des députés, qui ont parlé jusqu'à présent, se sont prononcés en faveur de réformes radicales. Je crois aussi qu'il est à propos de féliciter, en passant, l'honorable député de Saint-Jean-et-Iberville (M. Demers) qui, le premier a éveillé dans cette Chambre l'attention des législateurs. Malheureusement, notre système de banque a fonctionné d'une manière désastreuse dans le pays, et plus particulièrement dans le comté que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre. Je veux parler des faillites des banques du Peuple, Ville-Marie et Saint-Jean. Dans ces trois faillites, les électeurs de Laprairie-Napierreville ont perdu tout près d'un demi-million de piastres. Quels sont ceux, monsieur l'Orateur, qui ont plus souffert dans ces trois faillites? Ce sont les petits déposants, se recrutant surtout parmi la classe agricole et les ouvriers du comté; parmi tous ceux qui mettaient leurs économies dans ces banques. Cette petite épargne représente, pour tout le pays, une somme de près de 700 millions de dollars. Ceux qui bénéficient de cette épargne sont les gros brasseurs d'affaires, les marchands et les commerçants en général, et non les déposants.

Dans l'élection qui a suivi la faillite de la banque de Saint-Jean, j'avais pour adversaire M. Siméon Beaudin, qui est maintenant juge de la cour supérieure à Montréal. Je ferai remarquer que l'élection a eu lieu quelques mois après la faillite de la banque. Quel était le programme de M. Beaudin? Il promettait aux électeurs de Laprairie-Napierreville que s'ils l'élisaient le 26 octobre, il présenterait un bill à l'effet de faire nommer des inspecteurs de banque sous le contrôle du département des Finances. C'était le premier article de son programme.

M. Beaudin succomba dans la lutte et je fus élu le 26 octobre 1908.

J'avais, du reste, avant que M. Beaudin se présentât dans le comté, pris la même position que lui, et j'avais promis à mes électeurs que je demanderais lorsque la révision de la loi des banques viendrait devant la Chambre, que des inspecteurs fussent nommés, et que, en général, je travaillerais, comme par le passé, dans leur intérêt.

Je viens donc aujourd'hui remplir la promesse que j'ai faite à mes électeurs, et je demande au ministre des Finances de bien vouloir nommer des inspecteurs sous le contrôle de son département.

J'aurais aimé que l'honorable ministre des Finances eût suivi la campagne électorale de 1908 dans mon comté; il aurait entendu l'éminent avocat M. Beaudin, discuter cette question avec chaleur et conviction.

Je crois que toute la députation,—il y aura peut-être quelques rares exceptions,—est en faveur de réformer la loi de façon à remédier à la situation, et de venir au secours de ceux qui peinent.

Vous vous ferez une idée, monsieur l'Orateur, du mal causé par ces faillites de banques, lorsque je vous dirai que dans le comté que j'habite, il y a eu deux cas, en particulier, que je veux vous signaler. Dans le premier, il s'agit d'un vieillard de 82 ans qui, ayant vendu sa terre pour aller finir ses jours dans un village du comté, reçut tout le prix de sa terre et déposa son argent dans une succursale de la banque de Saint-Jean, à Saint-Rémi. Quatre mois après, les portes de la banque étaient fermées, elles n'ont jamais été ouvertes depuis. Ce vieillard, qui était mon ami, a perdu tout ce qu'il possédait, soit une somme de $5,000. Il est mort de peine et de chagrin, et il a fini ses jours en dépendant de la charité publique pour vivre.

L'autre cas est celui d'une vieille couturière qui travaillait depuis trente ans dans le village de Saint-Rémi, et qui avait mis à son crédit une épargne de $800 à la même succursale. Elle a également tout perdu.

Il n'y a pas eu encore de dividende de payé aux déposants, parce que la liquidation de la banque n'est pas encore finie; mais je ne crois pas que les déposants reçoivent cinq centins dans la piastre. Comme vous le voyez, monsieur l'Orateur, la situation de ces pauvres gens n'est pas rose.

On parle maintenant de nommer des inspecteurs, mais je suis certain que les banquiers s'y opposent, ne voulant pas que de tels inspecteurs aillent examiner leurs affaires. J'ai eu l'occasion de causer de ce sujet avec un gérant de banque que je connais intimement, et il m'expliquait pourquoi les banquiers ne voulaient pas que le Gouvernement nomme des inspecteurs qui prendraient connaissance des affaires de leurs clients. Il me citait l'exemple d'un client qui, disait-il, après dix ou quinze ans d'affaires prospères, se trouve, à un moment donné, gêné dans son commerce par suite de lourdes pertes causées par une baisse subite sur le marché ou autrement, sans qu'il y ait eu de sa faute. Dans un tel cas ne convient-il pas d'user de discrétion envers un tel client. Le gérant de banque est le seul en état de dire si la banque doit, oui ou non, lui avancer des fonds pour continuer ses affaires. Il y a peut-être beaucoup de vrai dans ce cas-là.

Mais voyons le cas de la banque de Saint-Jean, où un seul client emprunte sur billet une somme de $397,000, alors que la solvabilité de ce client était de trois à quatre mille piastres au plus. Si on avait eu un inspecteur du Gouvernement il aurait fait rapport que le gérant était de mauvaise foi et qu'il agissait de connivence avec le client. Si une inspection avait été faite en temps utile, cela n'aurait pas pu arriver.

Je cite ce dernier cas comme contre-partie aux observations que m'a faites le gérant de banque dont je viens de parler et qui me disait que l'inspection ne pouvait pas être faite parce qu'elle dévoilerait les affaires de ses clients. Je conclus donc que des inspecteurs devraient être nommés et placés sous le contrôle du département des Finances, lesquels iraient examiner les affaires au bureau-chef surtout. Règle générale, ce ne sont pas les succursales qui font perdre de l'argent à une banque, comme l'ont fait remarquer ceux qui ont parlé sur cette question. On sait très bien que la plupart des banques n'ouvrent des succursales à la campagne que pour y drainer l'argent et l'envoyer au bureau-chef. C'est ce qui est arrivé chez nous.

Je ferai remarquer en passant que des banques pourraient faire des affaires d'or avec les cultivateurs et être remboursées sûrement, mais on refuse tout escompte à des cultivateurs qui valent dix, quinze, et vingt mille piastres, et on envoie l'argent de la campagne dans les grands centres pour financer les gros bonnets qui spéculent dans les villes. On envoie même de cet argent aux Etats-Unis. On devrait donc changer la loi de façon à faire bénéficier la classe agricole de l'argent recueilli dans les campagnes, et non pas permettre, comme la chose se fait maintenant, de tout l'envoyer pour le plus grand avantage des gros bonnets des villes. Je crois que les cultivateurs pourraient s'en servir aussi bien qu'eux et avec beaucoup moins de risques pour la banque elle-même.

J'ai souvent discuté cette question des banques avec les électeurs de mon comté sans distinction de parti politique. Il m'est venu à l'idée, un jour, de leur dire que, dans mon opinion, toutes les banques devraient être responsables et solidaires les unes envers les autres; c'est-à-dire que si une banque ferme ses portes, les autres devraient être tenues de venir à son secours.

J'ajoutais aussi, que le Gouvernement du Canada devrait faire sa part également. Je prends pour acquis que la banque de Saint-Jean a fait perdre aux déposants une somme de $700,000. dollars. Si la sugestion que j'ai faite était acceptée, à savoir: que le Gouvernement paierait la moitié des pertes, et les banquiers—qui ne veulent pas d'inspection,—payeraient l'autre moitié; comme nous avons dans le pays une trentaine de banques, cela ferait une contribution totale de 350,000 piastres, ou pour chacune d'elles 11,666. piastres, et pour le Gouvernement, 350,000 piastres. Après tout, ce ne serait que la 35ème, partie d'un super-dreadnought. Je crois que les électeurs de mon comté préféreraient que le Gouvernement leur payât cette somme plutôt que de construire trois dreadnoughts.

Prenons maintenant le cas de la Farmer's Bank. Les pertes sont évaluées à $1,100,000. Les banques réunies seraient appelées à verser la somme de $550,000, ce qui, pour chacune d'elles, ferait une somme de $36,666, ou la vingt-deuxième partie du coût d'un dreadnought, et la part contributive de l'Etat serait aussi de $550,000. Je crois que les cultivateurs d'Ontario, surtout ceux qui ont perdu dans la Farmers' Bank, seraient tout aussi contents que les cultivateurs de la province de Québec, de voir le Gouvernement leur rembourser leur argent plutôt que de construire des dreadnoughts.

Comme il se fait tard et que nous aurons encore l'occasion de revenir sur ce bill en comité, ce qui me fournira l'occasion de faire les autres observations que j'ai à faire, je m'en tiendrai là pour le moment.

M. J. M. DOUGLAS (Strathcona): Je tiens à faire quelques observations sur certaines parties de la loi des banques que je considère défectueuse. On ne nous a fait pour ainsi dire que des éloges du système

de banque modèle dont le Canada est doté. On nous a dit que c'est le meilleur du monde; mais, à mon avis, il pourrait y en avoir de préférables pour un pays nouveau et progressiste comme le Canada. Je ne suis pas prêt à demander une modification radicale du système actuel, mais j'y vois des défauts qu'il convient de signaler. La question de savoir si la centralisation des banques est désirable dans un pays nouveau me paraît exiger beaucoup d'étude.

L'ouest des Etats-Unis ne s'est développé en grande partie que grâce à l'aide accordée par les banques d'Etat dont les gérants des différentes succursales qu'elles comptaient un peu partout, connaissaient l'état de chose qui existait dans telle ou telle localité et se trouvaient en mesure de juger s'il serait avantageux d'améliorer telle ou telle région particulière. Sous notre système de centralisation, la difficulté, c'est que tout emprunt d'un montant quelconque d'argent doit être soumis au bureau principal et approuvé par ce dernier; tout cela se résume donc à la question de savoir si le gérant de la succursale possède bien toutes les aptitudes requises en telle localité particulière où se trouve cette institution. Il arrive très souvent qu'un gérant de succursale qui possède l'énergie nécessaire et le sens profond des affaires, remplisse son emploi d'une façon tellement satisfaisante que les affaires de la succursale prospèrent; dans ce cas, s'il expose à ses supérieurs la situation telle qu'elle est, le client intéressé peut contracter l'emprunt dont il a besoin.

On a parlé ici de la facilité avec laquelle les cultivateurs obtiennent de l'argent des banques. J'ai beaucoup d'expérience dans les rapports qu'il faut entretenir avec les cultivateurs de l'ouest du Canada et j'ai constaté que les banques, dans l'ouest du Canada en particulier, ne font pas aisément crédit au cultivateur. Je sais pertinemment que dans l'Ouest le cultivateur ne peut obtenir de l'argent à la banque, qu'importe la valeur des immeubles qu'il possède, à moins qu'il n'ait un endosseur, ce qui est, en vérité, une méthode brutale de forcer les emprunteurs de se mettre dans la position humiliante de demander à leurs voisins ou à des hommes d'affaires de la ville voisine, d'endosser des billets à ordre dont le montant est souvent minime.

A mon sens, la question du taux de l'intérêt n'est pas de celle que nous pouvons eficacement décider par un statut. Notre loi sur les banques décrète que les banques prêteront l'argent à un intérêt de 7 p. 100, mais, en vérité, le taux le moins élevé qui prévaut dans l'ouest du Canada est de 8 p. 100 et, dans certains cas, il atteint jusqu'à 8, 9 et 10 p. 100.

Si l'on insérait dans la nouvelle loi sur les banques une disposition défendant aux banques, sous peine d'amende, de réclamer plus de 7 p. 100, ce serait juste. J'ai eu l'occasion de rencontrer, dernièrement, quelqu'un qui cherchait à emprunter deux mille dollars dans le but très louable de placer des animaux sur sa ferme. D'après notre système de banque, celles-ci ne pouvaient lui prêter cette somme et les compagnies de prêts se trouvaient dans l'impossibilité de lui fournir ce montant; il fut forcé d'emprunter d'un particulier, de lui payer un intérêt de 9 p. 100 et de lui consentir une première hypothèque sur une ferme valant $20,000.

Ce n'est pas là un brillant état de choses dans un pays aussi riche et aussi prospère que l'est le nôtre.

Une chose à laquelle je m'oppose fortement dans le système présentement en vigueur au Canada, c'est l'habitude qu'on prise les banques de s'emparer de l'argent de leurs actionnaires et de leurs déposants et, lorsque cela sert à leurs projets, de jouer à la bourse de Wall Street avec cet argent dont nous avons grandement besoin pour développer notre propre pays. La vérité, c'est qu'aussitôt que l'argent se fait rare, les banques du Canada consacrent immédiatement une immense partie de leur capital à des placements sur la place de New-York; avec un bénéfice de 20 p. 100, cela me semble condamnable. Si l'on insérait dans la loi sur les banques une disposition défendant aux banques de prêter plus de quinze pour cent de leur capital respectif en pays étranger, on aurait fait beaucoup en vue de mettre un terme à cet état de choses. J'ignore si nous pouvons ou non adopter une législation de cette nature, mais, quoi qu'il en soit, on devrait prendre quelque moyen d'empêcher que l'on puisse faire réussir en notre pays des entreprises dont plusieurs profiteraient, à cause des manipulations de nos banques dans les pays étrangers. L'honorable ministre des Finances déclare que l'examen que le Gouvernement fait des livres des banques, ne se poursuit pas suivant les données d'une audition sérieuse; il estime qu'à cause du grand nombre des succursales des banques, cet examen serait oiseux et inutile.

On a dit ici même qu'un grand nombre de détournements de fonds s'étaient produits aux bureaux principaux et qu'étant donné ce fait, il ne semblerait pas très difficile de faire surveiller ces bureaux par des fonctionnaires du ministère des Finances. En réalité, dans le cas des succursales tout dépend des aptitudes et du caractère du gérant et sa recommandation est celle que le bureau principal accepte. Je crois qu'on pourrait facilement ne pas soumettre les livres des succursales à l'examen du fonctionnaire de l'Etat.

On a entendu beaucoup de plaintes dans l'ouest du Canada au sujet de l'état du marché monétaire; parmi nos cultivateurs on a discuté longuement l'opportunité qu'il y a pour le Gouvernement d'établir un système de prêts sur la terre semblable à celui en usage en Australie. Dans un pays comme le nôtre qui a besoin de se développer rapidement ce système, si on pouvait l'appliquer ici, serait, je le crois sincèrement, d'un avantage inappréciable. En Australie le gouvernement prête aux cultivateurs sur des garanties hypothécaires, un montant libéral destiné à certaines fins, telles que l'amélioration du sol, la construction de clôtures, le défoncement et la mise en culture du sol, l'achat d'instruments aratoires et de bétail pour les fermes. On a discuté d'une façon générale les avantages de ce système dans l'Ouest et on l'a approuvé de grand cœur. C'est ici, cela va sans dire, aller beaucoup plus loin en avant et bien que cela puisse ressembler à l'acte d'un gouvernement providence, c'est une question que le Gouvernement ferait bien d'étudier à fond. Je suis en faveur de la disposition contenue à l'article 88 de ce projet de loi, car elle permet au cultivateur d'emprunter sur son bétail et son grain; cependant, je crains que cette disposition ne soit pas d'un avantage important au cultivateur, parce que, à mon estime, le gérant d'une banque ne prêtera qu'à ceux à qui il prêterait sous le présent système.

La réputation d'un homme décide, dans une large mesure, s'il obtiendra des fonds de la banque, et vu la distance et la difficulté de constater s'il possède le bétail et le grain, et vu le danger qu'il ait déjà emprunté sur ces biens, l'administrateur de la banque ne courra pas de risques. Toutefois, l'article nous fait faire un pas dans la bonne voie, et je suis bien aise de le voir inséré dans la nouvelle loi des banques.

Il est une question qui n'a peut-être pas directement trait à la loi des banques, mais que je voudrais traiter un instant; c'est la question des appointements que touchent les commis de banque dans l'Ouest canadien. La faible rétribution de ces employés est devenue presque un scandale, et vu les gros dividendes que leurs opérations rapportent, je crois que ce n'est que justice que les banques augmentent les appointements et se procurent de cette manière les services de jeunes gens qui, lorsque viendra le temps de leur donner de l'avancement, seront mieux en état d'administrer les succursales que quelques-uns de ceux qui exercent actuellement ces fonctions.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud): Vu que l'heure est si avancée, je ne désire m'arrêter qu'à un aspect ou deux du projet de loi. Si j'osais exprimer mon avis, je dirais que, lors de sa 2e lecture, on croirait que ce n'est pas trop de consacrer un jour ou deux à la discussion de ce projet de loi, vu l'importance du sujet auquel il a trait. Je crois que c'est le représentant d'Ontario-nord qui, commentant le bill la dernière fois qu'il a été soumis à la Chambre, a déclaré que le débat devrait durer une semaine ou deux. A en juger par les applaudissements qu'ont fait entendre ceux qui ont entendu ce propos, je pensais vraiment qu'un grand nombre de députés de la droite voulaient prendre part au débat dans la discussion générale.

Nous admettons tous que ce projet de loi est l'un des plus importants dont la Chambre ait été saisie. Bien qu'il semble y avoir une grande uniformité de sentiment touchant le principe général, tel qu'il a été énoncé par le ministre des Finances, j'imagine que, lorsque le bill sera délibéré en comité, plusieurs modifications seront proposées.

J'ai été bien aise d'entendre le ministre des Finances dire qu'il abordait la question sans parti pris, et qu'il examinerait sérieusement les amendements qu'on soumettrait. Je ne suis pas entièrement de l'avis du premier ministre, s'il faut en juger par les observations qu'il a faites à la Chambre cet après-midi. En toute probabilité, il se place au point de vue de ceux qui font directement ou indirectement le commerce de banque, à titre de propriétaires. Je préfère me placer au point de vue de ceux qui traitent des affaires avec les banques, soit comme emprunteurs ou déposants, car dans mon idée un bill sur le commerce de banque tel que celui qui est devant nous, crée ou plutôt conserve une chose qui est plutôt d'utilité publique que d'intérêt privé. Nous considérons nos grands voies de transport comme des services d'utilité publique, nous édictons des lois sévères concernant leur établissement et leur administration, et nous avons fondé un tribunal spécial pour rendre des ordonnances ou établir des règlements relativement aux services d'utilité publique, tels que les chemins de fer, les messageries et autres entreprises semblables.

Quant à nos grandes maisons de banque, il n'y a pas, si je puis m'exprimer ainsi, de tribunal de revision, au moins pendant les intervalles de dix ans, à moins que ce ne soient les banquiers eux-mêmes réunis en corps sous le nom d'association des banquiers du Canada, constitués en société par un acte public en l'an 1900.

Vu que cette loi, lorsqu'elle aura été adoptée, demeurera pratiquement intacte pendant dix ans, je suis d'avis que la Chambre doit obtenir les renseignements les plus complets sur sa portée générale, lors de la 2e lecture, ainsi que dans la discussion en comité. J'ai été beaucoup renseigné

aujourd'hui par le discours du premier ministre. Un inconvénient dont souffre la grande partie de la députation, c'est la conviction que nous n'avons pas de connaissances suffisantes, que la plupart d'entre nous sont des profanes en ce qui a trait au commerce de banque, que nous n'avons pas assez de données précises.

Je dois dire que je partageais l'avis du représentant d'York-sud, à savoir que la réserve, ou le fonds de réserve, des banques canadiennes n'était pas constitué pour la plus grande partie, par les contributions des actionnaires eux-mêmes. L'opinion quasi universelle du public est que la réserve des différentes banques provient des bénéfices. L'honorable premier ministre m'a ouvert les yeux cet après-midi relativement à une banque; je suppose que c'était la banque de la Nouvelle-Ecosse dont il parlait, lorsqu'il a dit que des huit millions environ qui constituent le fonds de réserve de cette banque, près de 80 p. 100 ont été versés par les actionnaires et qu'environ 20 p. 100 proviennent des bénéfices de la banque.

Sans la déclaration du premier ministre, et je pense que c'est l'opinion courante en Chambre et dans le pays, qu'une faible portion était fournie par les actionnaires, mais que la plus grande part provenait des bénéfices de ces institutions, assemblés d'année en année et dont on n'avait pas besoin pour le paiement des dividendes. Le montant approximatif des fonds de réserve accumulés par les banques qui font actuellement des affaires au Canada est de $106,000,000, je crois. De plus, il y a à peu près $114,000,000 versés par les actionnaires, c'est-à-dire une somme totale de $200,000,000, en chiffres ronds, fournie par les actionnaires, il y a une balance de $20,000,000, somme estimative retirée des bénéfiec des banques.

Je crois difficilement que la déclaration du premier ministre concernant la banque de la Nouvelle-Ecosse se vérifierait dans le cas des autres banques. Je ne pense pas que les autres banques aient adopté des méthodes aussi prudentes que la banque de la Nouvelle-Ecosse, au dire de mon très honorable ami. Je suis d'avis qu'en ce qui concerne les autres banques, on découvrirait qu'une plus grande partie de la réserve que celle qu'il a mentionnée a été tirée des bénéfices. Je ne pense pas exagérer en disant que de 50 à 60 p. 100 de la réserve, ou du fonds de réserve des différentes banques se composent des bénéfices, et le reste des versements des actionnaires. Cela n'a d'importance que lorsque nous examinons quel est le capital réel de ces institutions aux yeux des propriétaires.

Le représentant de York-sud a déclaré ici que le total des fonds disponibles pour les opérations de banque au Canada est d'environ $1,400,0000,000 et que les actionnaires n'ont vraiment fourni que le dixième de cette somme énorme. Mieux renseigné par le premier ministre, je crois maintenant que cette assertion est probablement inexacte. En même temps, je suis d'avis que je n'exagérerais pas en disant que le cinquième du disponible des banques provient des actionnaires et que les quatre cinquièmes ont été fournis par le public qui se sert des banques.

En supposant que le capital des dépôts de la population canadienne soit d'environ $1,100,000,000 et que cette somme se compose des dépôts courants, $376,000,000 qui ne portent pas intérêt et des dépôts de caisses d'épargne, $635,000,000, qui portent intérêt à 3 p. 100—on voit que le disponible est d'environ la moitié des fonds placés à intérêt et qu'environ le tiers des dépôts dans les banques y est laissé par les déposants comme argent libre. Ceux-ci se servent des banques parce que cela les accommode, et les banques leur procurent certainement de grands avantages.

Mais les banques ont l'usage absolument gratuit de toute cette énorme somme de $376,000,000, qui leur rapporte, je crois, et je ne pense pas me tromper, 6 ou 7 p. 100 d'intérêt par année. Et lorsque l'on considère que les banques n'accordent aux déposants que 3 pour 100 sur leurs dépôts, et aussi que le Gouvernement du Canada ne peut pas emprunter d'argent à 3 pour 100, mais est obligé de payer de 3½ à 4 pour 100 sur ses emprunts, il ne me semble pas que les déposants dans les caisses d'épargne de ce pays reçoivent un intérêt suffisant de leur argent.

Je sais que l'on dira qu'il est difficile de réglementer par une loi le taux de l'intérêt. Je sais aussi que l'on dira, et avec une certaine raison, que l'on ne doit pas faire de lois touchant le taux de l'intérêt. Je crois qu'il y a là beaucoup de vérité, et bien que nous puissions faire des lois sur l'usure, ainsi que nous le faisons, et que nous puissions aussi insérer dans la nouvelle loi des banques un article réglementant le taux de l'intérêt, cependant ces dispositions servent à peu de choses.

La concurrence est réellement le facteur qui établit le taux de l'intérêt lorsque la concurrence est permise. Mais le système de banques actuellement en vogue au Canada et autorisé par la loi détruit pratiquement toute concurrence dans le taux de l'intérêt payé sur les dépôts, et je ne crois pas qu'il soit incorrect de dire que c'est l'association des banquiers elle-même qui fixe pratiquement le taux de l'intérêt.

J'ai entendu dire par des banquiers que le Gouvernement canadien ne leur permettait pas d'augmenter le taux de l'intérêt sur les dépôts dans les caisses d'épargne, parce que le Trésor lui-même ne payait que 2½ pour 100 dans ses caisses

nationales d'épargne. C'est là l'excuse que j'ai entendue plus d'une fois dans la bouche des banquiers eux-mêmes. Je leur disais qu'ils devraient payer 3½ et même 4 pour 100 sur les dépôts, et cela dans leur propre intérêt, parce que je croyais qu'elles auraient des dépôts plus considérables et plus permanents.

Mais on m'a toujours répondu par l'argument que le Gouvernement ne paie lui-même que 2½ pour 100 dans les caisses d'épargne et dans celles des postes, et je ne crois pas que nous puissions faire aucune loi satisfaisante pour réglementer l'intérêt que les banques doivent payer sur les dépôts dans leurs caisses d'épargne, mais qu'il est au pouvoir du ministre des Finances et du Gouvernement de régler la question d'une autre façon. Tout ce que le Gouvernement a à faire, c'est d'augmenter le taux d'intérêt dans ses caisses d'épargne à 3½ ou 4 pour 100, et les banques autorisées du Canada seront obligées immédiatement de faire la même chose. L'aspect suivant de la question est important; je connais des personnes qui ont de très forts dépôts dans les caisses d'épargne des banques, mais ce n'est pas tant pour l'avantage de ces personnes que je parle que pour celui des petits déposants. Il y a d'innombrables dépôts variant de 10 à 1000 piastres, et j'aimerais à savoir, pour ma propre satisfaction, combien il y a de dépôts inférieurs à $2,000 sur les $635,000,000 déposés dans les banques. Je sais que dans ma propre ville—et je crois que c'est la même chose dans toutes les villes du Canada—que l'ouvrier, l'artisan et l'employé de commerce déposent leur argent dans les caisses d'épargne. Je sais aussi que les cultivateurs déposent presque tous leur argent dans les caisses d'épargne des banques, et je ne crois pas qu'ils reçoivent un intérêt raisonnable de leur argent. Pourquoi le Gouvernement actuel ne change-t-il pas les règlements concernant les caisses d'épargne postales et nationales de façon à permettre à l'ouvrier et au cultivateur de déposer leur argent dans ces caisses et d'obtenir un taux d'intérêt aussi élevé que celui que le Gouvernement paie lorsqu'il emprunte dans d'autres pays? Je ne crois pas que l'on puisse établir de règles fixes concernant le taux de l'intérêt, ce ne serait pas praticable, mais je crois que ma proposition serait décidément dans l'intérêt des déposants dans les caisses d'épargne nationales.

Dans la province d'Ontario le peuple suit avec un grand intérêt le débat actuel sur la loi des banques, et il y a un grand nombre d'autres questions se rapportant à cette loi que je voudrais discuter aujourd'hui, mais à une heure moins vingt-cinq minutes du matin il ne m'est pas possible d'entrer dans autant de détails que je l'aurais voulu.

M. GUTHRIE.

Le premier ministre nous a dit que le bill serait renvoyé au comité des banques et du commerce. mais ce comité est composé de moins de la moitié des membres de cette Chambre, et comme n'assistent à ses séances que trente ou quarante de ses membres généralement, et quelquefois moins, je crois qu'il est nécessaire pour celui qui veut faire connaître ses vues à la Chambre, de profiter de la discussion générale du bill pour les exposer.

L'article sur lequel je désire particulièrement appeler l'attention du ministre est l'article 88, qui se rapporte à l'autorisation accordée aux banques d'accepter comme garanties les récépissés d'entrepôts.

Je sais qu'une grande partie des affaires dans ce pays se fait en vertu de l'article 88 de la loi des banques, et il est très important pour plusieurs de nos banques les plus considérables que le principe de cet article soit conservé. Je sais aussi qu'il y a de très graves objections à créer ce que l'on appelle des liens secrets ou des préférences secrètes, et nous devons reconnaître immédiatement qu'un récépissé d'entrepôt constitue un gage secret ou un privilège en faveur de la banque. Je ne voudrais pas aller jusqu'à proposer que ces gages soient enregistrés comme on enregistre un nantissement, un contrat de vente ou autres documents de ce genre, car je crois qu'il en résulterait de très grands inconvénients pour le commerce.

D'un autre côté cet article a été une source de tant de pertes pour une classe importante de la société que je crois, à moins qu'on ne le modifie de quelque façon, que les gages et salaires d'un grand nombre d'ouvriers et travailleurs seront très en danger. Afin de mieux me faire comprendre, je citerai deux cas qui se sont produits à Guelph dans le cours des deux dernières années, provenant tous deux de l'article 88 de la loi des banques, et se terminant tous deux très avantageusement pour la banque, mais d'une façon très dommageable pour les malheureux ouvriers. Dans un cas il s'agissait d'une grande fabrique de meubles, et la banque en question était la banque Dominion, qui avait fait des avances en vertu de l'autorité qui lui était donnée par la loi des banques, sur les meubles simplement commencés comme sur ceux achevés. En vertu de la loi ces gages étaient parfaits, et la banque et la compagnie étaient les seules à connaître leur existence. Les ouvriers continuaient d'une semaine à l'autre à améliorer la garantie de la banque, appliquant leur travail quotidien à la confection des meubles, ne sachant pas que la compagnie était en dette ou qu'un reçu d'entrepôt existait. Tout à coup la banque ferma le compte, et la compagnie fut mise en liquidation. Tous les matériaux de la fabrique et tous les

meubles non terminés étaient compris dans le reçu d'entrepôt que possédait la banque, à part les meubles de bureau, qui, je crois, suffisaient à peine pour payer les frais de liquidation. L'immeuble était hypothéqué et les ouvriers n'avaient pas touché leurs salaires depuis deux ou trois semaines avant la faillite. Dans la province d'Ontario, et je crois dans toutes les provinces du Canada, les législatures ont depuis plusieurs années reconnu le salarié comme créancier privilégié, et comme ayant un premier lien pour au moins trois mois de salaire. Mais en vertu de l'article 88 de la loi des banques, la banque Dominion enleva tout ce qui était dans la fabrique, et lors de la liquidation il ne restait rien aux ouvriers pour leur payer les salaires qu'ils avaient justement gagnés, et dont la somme s'élevait, je crois, à 1,500 ou 1,600 piastres.

Je dois ajouter qu'à la suite de pression très fortes et après avoir perdu beaucoup de temps, la banque consentit, lorsque déjà les ouvriers étaient plus ou moins dispersés, à payer comme compromis la somme de $500 sur les salaires dus, afin d'arrêter les poursuites dont elle était menacée dans le but de faire décider la validité du reçu d'entrepôt. Quelques mois plus tard un cas semblable à celui de la fabrique de meubles se produisit. C'était une fabrique de portes et fenêtres, et dans ce cas-ci c'était la banque de Montréal. Le manufacturier qui devait à ses ouvriers une forte somme en salaires fit cession de ses biens, et pour la première fois les ouvriers apprirent que tout le bois dans la manufacture, les portes, les fenêtres, les châssis, etc., étaient compris dans un récépissé d'entrepôt et qu'il ne restait pas un sou pour les payer. Ces ouvriers étaient obligés de se contenter de ce qui restait. Je dois dire que dans ce cas aussi, après beaucoup de négociations et de perte de temps, après que les ouvriers se fussent plus ou moins dispersés et eussent été mis dans beaucoup de gêne en ne recevant pas leur salaire hebdomadaire, la banque de Montréal versa une certaine somme comme compromis, et les ouvriers reçurent une partie de leurs salaires. Mais je ne crois pas que les ouvriers aiment à être dans l'obligation de solliciter des faveurs des banques ou de qui que ce soit; ils veulent que la loi provinciale ait son cours, mais cela est impossible tant que l'article 88 de la loi des banques sera contre eux.

Je crois qu'il me suffira d'indiquer cette énormité au ministre des Finances pour qu'il y trouve un remède. D'après moi, ce n'est rien moins qu'un crime. Toutes les provinces du Canada reconnaissent que l'ouvrier doit être privilégié, et je proposerais d'insérer dans le bill un article spécial pour reconnaître aux lois provinciales qui accordent un privilège au travailleur, une priorité sur l'article 88, afin que la réclamation de la banque ne vienne qu'après celle du salarié. Ce n'est pas trop demander, je crois, et je fais cette proposition espérant que le premier ministre et le ministre des Finances l'étudieront sérieusement. J'ai discuté la question avec quelques banquiers, et finalement je crois que quelques-uns des principaux ont donné à entendre que pour leur part ils ne feraient pas beaucoup d'objections.

M. BORDEN: Il a été admis, et je suppose que la question ne souffre pas de doute, que la préférence créée par la loi fédérale vient avant la préférence créée par la loi provinciale.

M. GUTHRIE: C'est là une question qui n'a jamais été décidée, et que, dans les cas que j'ai cités, on aurait voulu faire décider par les tribunaux, mais les fonds manquent pour cela.

M. WHITE: Les remarques de mon honorable ami m'ont beaucoup intéressé, et je lui demanderais si, dans son opinion, il est bien clair que la loi fédérale supplante la loi provinciale. La question qu'il a soulevée mérite certainement considération.

M. GUTHRIE: Je suis porté à le croire. Le Parlement fédéral a fait une loi touchant une question sur laquelle il a juridiction exclusive, et je crois que l'article de la loi des banques qui autorise une banque à faire des avances sur certaines garanties a priorité sur tout privilège qu'une loi provinciale peut donner à l'ouvrier.

La question n'est pas des plus claires, et c'est sur la menace de procédures tendant à s'assurer de la validité de la loi de l'Ontario ou de celle du Dominion qu'un compromis fut effectué. Mais effectivement aucune procédure ne fut prise ni dans un cas ni dans l'autre, car des ouvriers qui sont non seulement sans ouvrage, mais privés de tout salaire, ne sont pas d'ordinaire en mesure de s'engager dans un procès qui peut les mener devant le conseil privé avant d'être décidé en leur faveur. Mais d'autre part, je ne vois pas quel mal il y aurait à insérer une disposition en vue de sauve-garder les droits accordés par les diverses provinces à cette classe que nous désignons sous le nom d'ouvriers ou de salariés dans les diverses usines. Je crois que maintenant l'article s'applique seulement aux fabricants et à certaines classes d'entrepreneurs, mais non pas au marchand de gros ordinaire. Il est possible qu'en cela je me trompe. L'ancienne loi, je pense, s'appliquait à tout marchand de gros, car on m'informe de prétendues injustices qui auraient été commises aux termes de cette disposition relative aux marchands de gros.

Maintenant mon plaidoyer est en faveur de cette classe seulement, on ne peut pas dire un mille ou plusieurs mille, mais des

centaines de mille, qui, journaliers salariés, toutes les semaines ou tous les quinze jours, retirent leur paie. Leur réclamation devrait être protégée, ce sont les mêmes qui déposent leurs économies à la caisse d'épargne. Le Gouvernement devrait prendre des mesures pour que ces hommes retirent sur leurs dépôts aux caisses d'épargne de l'administration postale un intérêt aussi élevé que celui que le Gouvernement paie aux populations de pays étrangers.

(Sur proposition de M. Emmerson, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à une heure moins dix minutes, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 29 janvier 1913.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles on répond de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

QUAI DE BERTHIERVILLE.

M. BELAND demande:

1. Qui a été nommé surintendant des travaux à la construction du quai de Berthierville, comté de Berthier?
2. Par qui a-t-il été recommandé et quelle est sa résidence?
3. Par quel gouvernement la somme affectée à ces travaux a-t-elle été originairement votée? et en quelle année?

M. ROGERS:

1. Pierre Dumontier.
2. Par le docteur Jos. Courtois et Ferdinand Lamy, de Saint-Barthélémi (Québec).
3. Le crédit primitif de $15,000 affecté à ces travaux fut voté en 1910. En 1912 on vota un crédit de $19,500.

RECENSEURS DU COMTE DE BONAVENTURE.

M. MARCIL demande:

1. A quelle date le département de la Justice a-t-il reçu les cautionnements donnés par les recenseurs du comté de Bonaventure au sujet du paiement d'honoraires pour travaux exécutés lors du dernier recensement?
2. Quand ces cautionnements ont-ils été renvoyés par le département de la Justice à celui de l'Agriculture ou au bureau du recensement et de statistique, au ministère du Commerce?
3. Quelle est la raison du retard?

M. DOHERTY: Les cautionnements en question furent reçus au département de l'Agriculture, le 15 mai, et le 17, on les renvoya, avec approbation de quelques-uns; mais la plupart étant défectueux on les renvoya pour rectification. Les cautionnements ainsi renvoyés pour rectification furent reçus de nouveau au département de l'Agriculture; quelques-uns le 17 juin, d'autres le 20, d'autres le 17 juillet et le dernier groupe, le 20 juillet. On les examina sans retard et ils furent renvoyés au département de l'Agriculture, le dernier d'entre eux vers le 20 juillet, avec le mot "approuvé". Le retard tient à la formule et à la rédaction défectueuse de ces actes, quelques-uns d'entre eux ayant été renvoyés deux ou trois fois, avant qu'il fût possible de les approuver.

PONTS DE MONTREAL.

M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu copie de la résolution suivante adopteé à une assemblée des citoyens de Montréal, tenue lundi, le 29 du courant:

Qu'il est de la plus grande importance et nécessité interprovinciale que des ponts soient construits le plus tôt possible, un de Sainte-Anne de Bellevue à l'île Perrot, et un autre de l'île Perrot à Vaudreuil, afin de relier l'île de Montréal à la terre ferme, et de parer en ces endroits à la solution de continuité de la grande route entre Montréal et Toronto. Avec cet objet en vue, cette assemblée s'engage immédiatement à solliciter l'aide des gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi que la coopération des municipalités et des comtés.

2. Quelle décision le Gouvernement se propose-t-il de prendre à l'égard du projet de construction de ces ponts?

M. CODERRE:

1. Reçu par le département des Travaux publics.
2. Le Gouvernement n'a pas encore étudié la question.

W. T. R. PRESTON.

M. BOULAY demande:

1. W. T. R. Preston, ancien agent commercial du Canada en Hollande, en Danemark et en Allemagne, est-il encore à l'emploi du gouvernement du Canada?
1. Si oui, en quelle qualité et quel est son traitement?

M. CODERRE: M. W. T. R. Preston n'exerce de fonctions dans aucun ministère de l'Etat.

PROPAGATION DES ANIMAUX A FOURRURE.

M. EMMERSON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire préparer et publier prochainement par l'un de ses départements une brochure ou un traité de la propagation au Canada des animaux à fourrure retenus en captivité?
2. Le Gouvernement sait-il qu'une brochure ou traité traitant du même sujet a récemment été publié par le ministère de la Colonisation à Québec?

M. BORDEN: La réponse à cette question a été donnée avant-hier. Toutefois, pour l'édification de mon honorable ami, je dois ajouter que, depuis cette date, le secrétaire de la commission de conservation m'a informé que cette commission a fait préparer, touchant la propagation des animaux à fourrure au Canada, un rapport qui est en ce moment en cours de publication. J'ignorais la chose, quand j'ai donné la réponse à la question, lundi. La commission m'informe, en outre, qu'elle sait que le gouvernement de Québec, par les soins du département de la colonisation, a publié une brochure sur la question.

INSPECTEUR DU REVENU DE L'INTERIEUR.

M. MACDONALD demande:

1. A-t-on nommé le successeur de T. Bourke, ancien inspecteur du Revenu de l'Intérieur, aux Provinces maritimes? S'il en est ainsi, qui a été nommé?

2. Si non, a-t-on fait le choix de son successeur, et ce dernier fait-il le stage préparatoire à ce poste? En ce cas, qui est-il?

M. NANTEL:

1. Oui, John Mcdonald.

2. Réponse au n° 1. Le département ignore si quelqu'un est en probation pour ce poste.

DIRECTEUR DE LA POSTE D'ARISAIG.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

Quel est le directeur de la poste à Arisaig, comté d'Antigonish (N.-E.), et quelle est la date de sa nomination?

M. PELLETIER: Le révérend D. L. McDonald; nommé le 23 décembre 1912.

CREDITS AFFECTES AU COMTE D'ANTIGONISH.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Relativement au document ou lettre qui a paru dans le "Casket", journal publié à Antigonish, numéro du 9 janvier 1913, comme suit:

Bureau du ministère des Travaux
publics du Canada,
Ottawa, 28 décembre 1912.

Au sénateur Girroir.

Mon cher monsieur,—Votre lettre du 24 courant adressée au ministre des Travaux publics a été reçue, et, pour me rendre à votre désir, je vous envoie ci-contre une liste des item inscrits au budget supplémentaire pour le comté d'Antigonish, exercice 1913-14.

Bien à vous,
(Signé) GEORGE BUSKARD,
Secrétaire du ministre.

A M. E. L. Girroir, avocat,
Antigonish (N.-E.).

Budget principal.

Arisaig—pour terminer le prolongement du quai	$3,000
Bayfield—réparations au brise-lames	2,500
Blue-Rock—réaprations au brise-lames	8,200
Breen's-Pond—Construction d'un brise-lames	1,400
Havre-au-Boucher—réparations au quai.	1,000
Malignant-Cove—réparations au brise-lames	800

Budget additionnel.

Cribbins-Point—quai et dragage	15,000
Delorey's-Beach—réparations au brise-lames et prolongement	14,700
Malignant-Cove—prolongement des quais et dragage	4,000
McArra's-Brook—prolongement du débarcadère	1,700
McNairs-Cove—prolongement du quai	5,500
Ogdens-Pond—construction d'un éperon et prolongement du quai	2,800
South-Lakevale—prolongement de la jetée du chenal	3,000
Auld's-Cove—travaux de protection du chenal	15,000
Havre de Tracadie—améliorations	27,000
Havre-au-Boucher—hangar à marchandises	1,200
Breens-Pond—prolongement du brise-lames	14,500
Georgeville—nouveau quai	90,000

Il y aura aussi dans le budget général des sommes votées pour dragage à Lakevale et à Bayfield; plus une somme pour réparations au vieux quai de Georgeville, lorsque l'on saura le chiffre exact des dommages.

2. Le ministre des Travaux publics, ou son secrétaire, a-t-il envoyé, ou donné l'autorisation d'envoyer au sénateur Girroir, d'Antigonish (N.-E.), les lettres et liste ci-dessus mentionnées?

3. Si non, le ministre, ou son secrétaire, a-t-il envoyé ou donné l'autorisation d'envoyer au sénateur Girroir, dans le cours du mois de décembre dernier, une lettre au sujet des crédits à demander, ou des dépenses projetées pour le comté d'Antigonish?

4. Quelle était la nature de cette lettre, et des pièces annexées, s'il y en avait?

M. ROGERS: Le ministre des Travaux publics ne sait absolument rien à cet égard. Le sénateur Girroir qui s'était de temps à autre intéressé à présenter certaines demandes relatives aux travaux à exécuter à divers endroits au cours de l'année a demandé qu'on lui expédiât la liste des travaux qu'il avait ainsi désignés, et c'est en réponse à cette demande que l'on dressa le mémoire suivant, copie exacte de la liste adressée au sénateur.

Liste des sommes affectées au comté d'Antigonish, Nouvelle-Ecosse, votées en vue du budget, 1913-1914.

Budget principal.

Arisaig—pour terminer le prolongement du quai	$ 3,000
Bayfield—réparations au quai et brise-lames	2,500
Blue-Rock—réparations au brise-lames	1,200
Breen's-Pond—construction d'un brise-lames	1,400
Havre au Boucher—réparations au quai	1,000
Malignant-Cove—réparations au brise-lames	800

Budget additionnel.

Cribbins-Point—quai et dragage	15,000
Delorey's Beach—réparations au brise-lames, et prolongement	14,700
Malignant-Cove — prolongement des quais et dragage	4,000
McArra's-Brook — prolongement du débarcadaire	1,700
McNairs-Cove — prolongement du quai	5,500
Ogdens-Pond—construction d'un épéron et prolongement du quai	2,800
South-Lakevale—prolongement de la jetée du chenal	3,000
Auld's Cove—travaux de protection du chenal	15,000
Havre de Tracadie—améliorations	27,000
Havre au Boucher—hangar à marchandises	1,200
Breens-Pond—prolongement du brise-lames	14,500
Georgeville—nouveau quai	90,000

M. CHISHOLM (Antigonish): Je désire attirer l'attention du ministre des Travaux publics sur le fait que la deuxième partie de la question n'a pas été l'objet d'une réponse complete. La question demandant si le ministre ou son secrétaire avait envoyé ou autorisé l'envoi de la lettre en question a été éludée.

M. ROGERS: Le ministre des Travaux publics n'a pas autorisé l'envoi ou n'a pas envoyé de lettres de cette nature. Je vois que les mots "ou son secrétaire" se trouvent dans la question, mais je ne savais pas qu'ils avaient un rapport avec la question.

M. l'ORATEUR: Je pense que l'honorable député excède ses droits à ce propos. Il a le droit de demander une réponse à cette partie de la question à laquelle il n'a pas été répondu, mais il ne peut pas entrer dans une discussion de la réponse donnée.

M. CHISHOLM: Je ne veux pas dire que l'honorable ministre a éludé avec intention la réponse, mais la question demande si le ministre des Travaux publics ou son secrétaire a envoyé ou autorisé l'envoi de la lettre en question et cette partie de la question n'a pas reçu une réponse satisfaisante.

M. ROGERS: Je serai heureux de donner à mon honorable ami tous les renseignements qu'il pourra demander.

GEORGE ORANGE.

M. DOUGLAS demande:

1. Le Gouvernement sait-il que M. George Orange, un organisateur à l'emploi du parti conservateur, occupe des chambres dans l'édifice public, récemment érigé dans la cité de Wetaskiwin?

2. En vertu de quelle autorité jouit-il de ce privilège?

M. ROGERS: Non.

M. ROGERS.

REVOCATIONS.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

Combien de receveurs de la poste ont été destitués dans le comté de Rimouski depuis le 21 septembre, et quels sont leurs noms?

Ordre pour un état a été accepté sans discussion.

M. GUILBAULT demande:

1. Quels sont les receveurs de la poste, dans le comté de Joliette, destitués de 1896 à septembre 1911, leurs noms, leurs paroisses respectives, la date de leurs destitutions, les raisons alléguées?

2. Y a-t-il eu enquête dans chaque cas?

3. Sur la recommandation de qui, dans chaque cas, ont été faites ces destitutions?

4. Qui ont été leurs successeurs, dans chaque cas, et sur quelles recommandations ont-ils été nommés?

Ordre pour un état a été accepté sans discussion.

*M. DELISLE demande:

1. M. Emile Houle, des Grondines, comté de Portneuf, a-t-il été destitué comme gardien des lumières? Si oui, pour quelles raisons?

2. Qui a porté plainte contre lui?

3. Est-ce qu'il y a eu enquête?

4. Qui l'a remplacé, son nom, son âge, et à quel salaire?

M. HAZEN:

1. Oui. pour ingérence politique.

2. M. Honoré Grenier et M. J. E. Blais, par l'intermédiaire de l'honorable L. P. Pelletier—qui était du même avis.

3. Non.

4. M. Fortunat Hamelin, 39 ans; $140 par an qui seront portés à $180 maximum par des augmentations annuelles de $10.

M. DELISLE demande:

1. M. Eugène Mayrand, des Grondines, comté de Portneuf, a-t-il été destitué comme gardien de lumières? Si oui, pour quelles raisons?

2. Qui a porté plainte contre lui?

3. Est-ce qu'il y a eu enquête?

4. Qui l'a remplacé, son nom, son âge, et à quel salaire?

M. HAZEN:

1. Oui. pour ingérence politique.

2. M. Honoré Grenier et M. J. E. Blais, par l'intermédiaire de l'honorable L. P. Pelletier—qui était du même avis.

3. Non.

4. M. J. E. Blais, 40 ans, $220 par an qui seront portés à un maximum de $260 par des augmentations annuelles de $10. M. Blais a démissionné le 18 octobre 1912 et a été remplacé par M. Adolphe Rivard, 35 ans, $220 par an qui seront portés au maximum de $260 par des augmentations annuelles de $10.

*M. DELISLE demande:

1. M. Joseph Sauvageau, des Grondines, comté de Portneuf, a-t-il été destitué comme gardien de lumières? Si oui, pour quelles raisons?

2. Qui a porté plainte contre lui?
3. Est-ce qu'il y a eu enquête?
4. Qui l'a remplacé, son nom, son âge, et à quel salaire?

M. HAZEN:

1. Oui, pour ingérence politique.
2. M. Honoré Grenier et M. J. E. Blais, par l'intermédiaire de l'honorable L. P. Pelletier.
3. Non.
4. M. Ovila Rivard, 38 ans; $140 par an, qui seront portés à un maximum de $180 par des augmentations annuelles de $10.

COMMISSION DU PILOTAGE.

M. SEVIGNY: Le ministre de la Marine voudrait-il avoir l'obligeance d'informer la Chambre si la commission du pilotage a été nommée.

M. HAZEN: Il a été décidé que le personnel de la commission comprendrait le capitaine Lindsay, commissaire des naufrages, du ministre de la Marine et des Pêcheries, M. Lachance de Québec, président de la corporation des pilotes et M. Thomas Robb, de Montréal, trésorier de la Shipping Federation du Canada.

LE DESASTRE DU MAYFLOWER.

M. GRAHAM: J'apprends qu'on a chargé quelqu'un de faire une enquête dans l'épouvantable désastre arrivé au Mayflower, il y a quelque temps sur la rivière Madawaska, et je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries si un rapport a été remis.

M. HAZEN: M. Pringle, C.R., d'Ottawa, a été nommé pour faire une enquête sur cet accident. Je n'ai pas encore reçu son rapport. Je vais immédiatement demander des renseignements et aussitôt que j'aurai reçu le rapport il sera déposé sur le bureau de la Chambre.

LOIS UNIFORMES DE NATURALISATION.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) demande:

Copie de toutes les dépêches, lettres, télégrammes et autres documents, y compris tout rapport d'entrevues entre les ministres et les autorités impériales, au sujet d'une méthode uniforme de naturalisation pour les étrangers qui veulent devenir sujets britanniques, dans le Royaume-Uni et dans tout l'empire.

—Je présente cette motion afin d'obtenir tous les renseignements que le Gouvernement a pu se procurer depuis la dernière session du Parlement sur cette importante question et pour constater si quelque chose a été fait dans l'intervalle, pour faire cesser l'anomalie qui existe au sujet de la naturalisation des étrangers, non seulement au Canada, mais dans toutes les parties de l'empire.

L'an dernier, j'ai présenté une motion semblable et j'ai constaté qu'aucun progrès n'avait été fait dans ce sens, depuis la conférence impériale de 1911. Je crois que pendant le séjour des ministres canadiens en Angleterre, l'été dernier, cette question a été discutée avec les autorités impériales.

Je crois nécessaire de résumer brièvement la situation. Cette question de la naturalisation n'a été étudiée qu'incidemment depuis la confédération. Ce n'est que depuis quelques années que l'anomalie qui existe dans les lois, a engagé l'attention des parlements ici, en Angleterre et dans les autres colonies. Il suffit de constater l'état de choses qui existe, pour se convaincre de la nécessité d'une réforme immédiate. Deux questions se posent dans la solution de ce problème de la naturalisation. Premièrement, quelle est la condition des sujets britanniques qui vont à l'étranger et deviennent sujets d'un autre pays ? Deuxièmement, quelle est la condition des étrangers qui viennent au Canada, ou dans une partie quelconque de l'empire britannique, et se font naturaliser ?

Quant à la première question, en théorie et en droit commun, il était admis autrefois que celui qui avait été une fois sujet britannique restait toujours sujet britannique et qu'une personne née dans les domaines de Sa Majesté, dans le Royaume-Uni ou ailleurs, devenait sujet britannique du jour de sa naissance, quelle que fût la nationalité de ses parents. Pour le moment, il n'est pas utile de discuter la condition des sujets britanniques qui se font naturaliser dans les pays étrangers. Cette question dépend en grande partie des arrangements internationaux faits avec le pays dans lequel ces sujets britanniques vont s'établir et s'y font naturaliser. Ce qui nous intéresse pour le moment, c'est la condition de l'étranger qui vient au Canada ou dans une partie quelconque de l'empire britannique, prête le serment d'allégeance et obtient des lettres de naturalisation des autorités du pays dans lequel il s'est fixé. Voici en quoi consiste l'anomalie dont je parlais il y a un instant: bien que depuis dix ou douze ans, une énorme quantité d'étrangers soient venus de toutes les parties du globe pour s'établir dans notre pays; bien qu'ils soient devenus des citoyens du Canada et bien qu'ils aient obtenu des lettres de naturalisation, après avoir rempli les formalités prescrites par notre loi, ces lettres ne leur confèrent pas et ne leur ont jamais conféré le titre de sujets britanniques, au sens général du mot. Tout ce que nous avons pu faire et tout ce que nous faisons actuellement, c'est de donner à un étranger qui vient s'établir au Canada un certificat attestant qu'il est sujet britannique, tant qu'il reste dans les limites du Canada. En absence d'une convention internationale en

vertu de laquelle ce certificat de naturalisation est accepté par le pays d'où vient le porteur du certificat, celui-ci n'a jamais cessé d'être un citoyen de ce pays et n'est jamais devenu sujet britannique, dans l'acception générale de ce mot.

Beaucoup d'Américains sont venus au Canada et s'y sont fait naturaliser après une résidence de trois ans; ils ont obtenu des lettres de naturalisation des tribunaux canadiens en conformité des lois de ce pays; mais, d'après l'opinion de ceux qui ont fait une étude sérieuse de la question, ils ne sont pas devenus des sujets britanniques comme on l'entend généralement par ce mot. Les lettres de naturalisation qu'ils ont obtenues ne leur confèrent pas le droit d'être considérés comme sujets britanniques dans le monde entier, ni dans leur pays d'origine. Ils restent citoyens américains; s'ils retournent dans leur pays, ils restent astreints aux lois des Etats-Unis et peuvent se réclamer de tous les droits et privilèges d'un sujet américain, en dépit du certificat de naturalisation qu'ils ont obtenu au Canada. La raison en est que ce certificat est limité de sa nature. Nous ne sommes pas autorisés à décréter que celui qui a prêté le serment d'allégeance et qui s'est conformé à nos lois est devenu un sujet britannique et peut se réclamer de tous les privilèges que ce titre implique. Il en est de même dans toutes les parties de l'empire. L'étranger qui se fait naturaliser en Angleterre n'est sujet britannique que dans les limites du Royaume-Uni; s'il vient au Canada, il cesse d'être sujet britannique. Les lois du Royaume-Uni ne lui confèrent aucune autre condition que celle-là. J'appelle l'attention de la Chambre sur ce point qui ressort clairement de la loi votée en 1870. Avant cette date, le Parlement anglais ne s'était jamais sérieusement occupé de cette question de naturalisation. La loi de 1870 a été votée à la suite du rapport d'un comité nommé spécialement pour étudier la question. Ce comité commença par supprimer l'ancienne doctrine en vertu de laquelle un homme qui avait été une fois sujet britannique restait toujours sujet britannique; il indiqua ensuite de quelle manière un étranger pouvait se faire naturaliser dans le Royaume-Uni. Pour bien établir que cette loi ne peut conférer qu'une naturalisation limitée, je donnerai lecture du troisième paragraphe de l'article 7 de la loi anglaise de 1870, qui est ainsi conçue:

L'étranger auquel un certificat de naturalisation est accordé participe, dans le Royaume-Uni, à tous les droits, pouvoirs et privilèges, politiques et autres, d'un sujet britannique de naissance et il est astreint à toutes les obligations auxquelles est astreint un sujet britannique de naissance, dans le Royaume-Uni, avec cette réserve que lorsqu'il se trouve dans les limites d'un pays dont il était le sujet avant d'obtenir son certificat de naturalisation, il n'est pas considéré comme sujet britannique, s'il n'a pas cessé d'être sujet de cet autre pays, sous l'empire des lois qui y sont en vigueur ou sous l'empire d'un traité à cet effet.

Antérieurement à cette loi de 1870, le Parlement impérial s'était départi de son pouvoir absolu en matière de naturalisation, en conférant au Parlement canadien, en vertu de l'article 91a de l'Amérique britannique du Nord, le droit exclusif de légiférer en matière de naturalisation. Dans les revues légales et ailleurs, on a longuement discuté sur l'étendue du pouvoir ainsi conféré et j'aurai occasion de revenir sur cette question.

Tous les droits que la loi anglaise prétend conférer aux sujets britanniques naturalisés dans le Royaume-Uni sont confinés aux limites du Royaume-Uni. Ils ne sont pas extra-territoriaux. Des doutes sérieux existent sur la condition légale internationale d'un grand nombre de citoyens du Canada. Il est vrai que c'est par le domicile que sont régis tous les droits d'un citoyen. La disposition des biens d'une personne et une foule d'autres questions qui se présentent dans le cours ordinaire des affaires et de l'existence sont déterminées par le lieu de son domicile, au moment de sa mort. Dans les questions de mariage, de divorces et autres de cette nature, lorsqu'il s'agit de constater la nationalité des parties en cause, pour déterminer leur exacte condition, les lois du Canada et des autres parties de l'Empire sont dans un état d'extrême confusion. Cette question exige l'attention immédiate des autorités qui devraient s'en occuper sérieusement.

Nous avons un exemple frappant des anomalies que je signalais, dans le cas de mon honorable ami qui est ministre sans portefeuille dans le Gouvernement actuel, et dont le nom a été mentionné comme représentant du Canada dans le conseil impérial de la défense en Angleterre. Je constate par le "Parliamentary Companion" que l'honorable député d'Argenteuil est né à Lebanon, New-Hampshire. D'après ce que je connais de sa carrière passée, bien qu'il soit sujet britannique au Canada, il est sujet américain en dehors du Canada—il reste certainement sujet américain aux Etats-Unis.

Sir WILFRID LAURIER: En Angleterre également.

M. MACDONALD: En Angleterre aussi. Voici un homme public, qui a passé toute sa vie au Canada, dont tous les intérêts sont ici, qui s'est identifié avec la vie canadienne, mais parce qu'il est né aux Etats-Unis, il n'est pas sujet britannique, dans toute l'acception du terme. C'est là une anomalie qu'il faut faire disparaître et je trouve étrange qu'on ne l'ait pas fait disparaître depuis longtemps.

Où en est rendu la question? Elle semble avoir été reléguée à l'arrière-plan jusque vers 1902, date à laquelle un comité fut constitué en Angleterre pour en faire une étude complète. Ce comité prépara un volumineux rapport qui eut pour effet de porter la question à l'attention de la conférence impériale de 1902. Il était dit dans ce rapport que le caractère essentiel de la naturalisation doit être de conférer aux sujets britanniques naturalisés une condition, un état qui soit reconnu partout et non seulement sur un point quelconque du territoire. Les opinions émises par certains membres de ce comité, qui étaient des légistes de renom, ont un grand intérêt pour ceux qui entreprennent de déterminer exactement en quoi consistent les attributions conférées au Parlement canadien par l'article 91 de l'Amérique britannique du Nord. La conférence de 1902 n'a fait qu'une étude très incomplète de ce rapport. Mais l'intérêt provoqué par la question, lors de la publication du rapport, a entraîné d'autres études et d'autres discussions et, comme résultat, un projet de loi fut rédigé avant la conférence de 1907. Ce projet fut étudié à fond par les représentants des différentes parties de l'empire, qui étaient venus assister à la conférence, et il fut décidé de le soumettre aux délibérations d'un comité subsidiaire choisi parmi les membres de la conférence.

Les anomalies qui existaient, la posture particulière dans laquelle se trouvaient les citoyens de différentes nations dans les limites de l'empire au point de vue de loi étaient des questions qui s'imposaient à l'étude sérieuse des délégués. La discussion fit connaître un état de choses spécial qui existait dans le cas des différentes nations qui composaient l'empire. Ainsi, par exemple, on peut permettre à un aubain de prendre la qualité de citoyen britannique et de prêter le serment d'allégance, s'il a résidé dans une partie quelconque du Royaume-Uni durant une période de cinq ans; cet homme peut recevoir le certificat qu'on peut accorder en vertu de la loi en vigueur dans cette partie de l'empire. Dans le cas du Canada, on a stipulé que la durée de la résidence serait de trois ans. L'Australie n'exige qu'une résidence de deux années. La Nouvelle-Zélande a une loi dont aucune disposition ne spécifie la durée de la résidence de celui qui veut devenir sujet britannique. Un individu quelconque peut aujourd'hui se rendre en Nouvelle-Zélande et, à l'expiration d'une semaine, s'il n'appartient à aucune des races à l'endroit desquelles il existe quelque loi restrictive dans cette colonie, s'il peut faire voir un certificat établissant son bon caractère et prouver qu'il possède une certaine instruction, il a le droit d'être traité en qualité de sujet britannique dans cette colonie, qu'importe son pays d'origine, qu'importe le titre de citoyen qu'il avait auparavant. Nous pouvons donc constater l'existence dans les limites mêmes de l'empire de ces différences quant à la durée de la résidence qui est de cinq ans dans la mère patrie et dont on ne tient pas compte, en vérité, à la Nouvelle-Zélande. La question se pose ainsi: Comment concilier toutes ces conditions et comment en arriver à une solution de ce problème? A la suite des débats de la conférence de 1907, il se forma un autre comité de ministère qui se réunit en Angleterre et qui étudia de nouveau cette question. Ce comité rédigea un projet de loi qui fut soumis aux différentes colonies avant la réunion de la conférence de 1911. Ce projet de loi contient une disposition qui propose une solution du problème. En effet, l'article 7 du projet de loi, tel que rédigé, est ainsi conçu:

> Un aubain qui, au cours de tel laps de temps limité avant de présenter la requête ci-après mentionnée dans aucun statut rapporté par les présentes ou maintenu par permission du secrétaire d'Etat, soit en vertu d'un ordre général, soit en toute occasion spéciale, a résidé dans les possessions de Sa Majesté durant au moins cinq ans, ou qui a été à l'emploi de la couronne durant au moins cinq ans et qui a l'intention, lorsque naturalisé, soit de résider dans les possessions de Sa Majesté, soit de prendre du service sous la couronne, peut s'adresser au secrétaire d'Etat pour obtenir de lui un certificat de naturalisation.
>
> Il est stipulé que si au cours de cette période de qualification de cinq années l'aubain a résidé dans deux parties au moins des possessions de Sa Majesté, il doit immédiatement avant de présenter sa requête, avoir résidé au moins douze mois dans cette partie des possessions de Sa Majesté à laquelle il s'adresse pour obtenir son certificat de naturalisation.

Ce projet de loi est celui qui fut débattu à la conférence de 1911; les représentants des différentes colonies autonomes ne purent tomber d'accord à son sujet. Le très honorable chef de la gauche (sir Wilfrid Laurier) a exprimé au cours de cette conférence l'avis que le but à atteindre c'était que cette loi fût telle qu'un sujet britannique, par naissance ou par naturalisation, devrait être reconnu partout en cette qualité, et que le moyen le plus juste à prendre c'était de reconnaître les termes et conditions imposés par chacune des colonies autonomes de l'empire, de façon à ce qu'un certificat d'aucune de ces nations donnât à l'aubain qui le possédait, le droit de se prévaloir partout de sa qualité de sujet britannique. Les représentants du Royaume-Uni ont, toutefois, soutenu en la façon la plus positive qu'il fallait exiger une résidence d'au moins cinq ans dans une partie quelconque de l'empire et qu'ils se contenteraient de cette condition dans le

cas de la naturalisation des aubains. Après que chacun des délégués eût exprimé son avis, on constata que les autorités impériales ne devieraient pas de l'attitude qu'elles avaient prise. Tout cela engagea le très honorable Winston Churchill, qui remplissait alors la fonction de secrétaire d'Etat pour la Grande-Bretagne, à faire connaître la politique que la mère patrie entendait suivre sur cette question. Il lut le mémoire qu'on avait préparé à son intention et qui faisait connaître les conditions dont les délégués devaient tenir compte, au sens des autorités impériales. Ces dernières estimaient que la condition suivante devait se trouver nécessairement dans toute loi qu'on pourrait adopter en vue de régler cette question:

1. Le titre de citoyen de l'empire devra être reconnu et uniforme partout, chaque colonie autonome étant laissée parfaitement libre d'accorder la qualité de citoyen dans les limites de son territoire aux conditions que sa législature jugera à propos d'arrêter.

Il va sans dire que l'effet de cette proposition serait de maintenir une sorte de dualité de nationalités. Ainsi, par exemple, les Américains qui viendraient s'établir au Canada deviendraient sujets britanniques en tant que le Canada serait concerné, mais ils ne pourraient, dans un sens plus large, demeurer sujets britanniques. Il me semble qu'il existe ici une anomalie que nous devrions faire disparaître. Quant à moi, je comprends difficilement l'exacte définition et la situation d'un sujet britannique au Canada. On ne se rendra certainement pas aux désirs de ceux qui réclament avec instance qu'on arrête une loi favorable à ce sujet, tant que cette anomalie de nationalité existera dans tous les pays du monde.

2. La mère patrie croit qu'il est nécessaire de conserver cinq ans comme période de qualification. C'est une sauvegarde pour les colonies autonomes ainsi que pour nous, mais un séjour de cinq ans dans une partie quelconque de l'empire devrait valoir autant qu'un séjour de cinq ans dans le Royaume-Uni.

3. L'octroi de la nationalité est dans chaque cas discrétionnaire, et cette discrétion devrait être exercée pour ceux qui sont responsables de l'administration dans la localité où le requérant a passé les douze derniers mois.

Le statut impérial devrait être rédigé de façon à permettre à chacune des colonies autonomes de l'adopter.

5. Rien de ce qui est maintenant proposé n'affectera la validité ni la portée d'une loi locale réglementant l'immigration, en établissant des différences entre les classes de sujets britanniques. . .

On a inséré cette dernière disposition à cause de l'attitude prise par les représentants de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande qui, elles, ont une loi d'une nature restrictive et qui, eux, ont insisté fortement pour qu'on n'adoptât pas de loi destinée à faire contre-poids à celle déjà en vigueur dans ces colonies. Cependant, le secrétaire d'Etat pour la Grande-Bretagne a fait observer que les dispositions de ce projet de loi qui avaient été préparées conformément aux lignes qu'il avait lui-même indiquées dans ce mémoire, ne viendraient en aucune façon en conflit avec le droit de ces colonies qui désiraient maintenir leur loi restrictive. Il fut entendu que, comme l'un des résultats des discussions poursuivies lors de cette conférence, on préparerait un projet de loi embrassant ces principes, et qu'on l'enverrait à chacun des parlements des colonies intéressées qui l'étudierait à sa guise; voilà où en était la question lorsque je l'ai soulevée en cette Chambre l'année dernière. La question qui se pose à nous aujourd'hui est celle-ci: Qu'ont fait entre temps les honorables ministres qui siègent sur les banquettes du trésor et les autorités impériales? J'ai remarqué dans les journaux publiés l'autre jour une dépêche annonçant que M. Buxton avait soumis à la Chambre des communes impériales un projet de loi qui se rapporte à cette question; je suppose que c'est là un projet de loi qui contient le résultat d'un échange de vues entre les représentants du Canada et ceux des autres parties de l'empire. Ses dispositions se recommanderont à l'étude de tous les membres de cette Chambre, car il est à désirer qu'on en arrive à une solution convenable de cette question, solution qui fera disparaître les anomalies qui ont existé et dont, apparemment, l'opinion publique ne s'est pas fort préoccupée.

Se rattachant étroitement à cette question plus complexe à laquelle je viens de faire allusion, se trouve l'étude d'une proposition d'un caractère purement local exposée dans un article qu'a publié le " Canadian Law Times ", dans son numéro du mois de novembre 1911. On y affirmait—et cela, avec une vigueur remarquable—que le Canada jouirait d'une autorité suprême dans le règlement de cette question; que nous avions réellement le droit, non seulement de légiférer et de déclarer qui pourrait devenir sujet britannique dans les limites du Canada, mais encore, d'après cette législature, de décréter qui était sujet britannique dans tous les pays du monde. Voici ce qui avait motivé cette opinion:

Que, étant donné que le droit de légiférer dans le cas de la maturalisation des aubains était un droit accordé depuis longtemps à chacune des colonies autonomes. . .

Le parlement impérial possédant en conséquence le pouvoir de souveraineté en cette occurrence a spécialement délégué son autorité aux diverses colonies autonomes qui, seules, ont le droit de résoudre cette question; l'on a fait observer, en outre, que toute la législation qui se rapportait à la naturalisation et qui avait été

en vigueur dans les différentes parties de ce pays avant 1867 et qui avait été adoptée par les législatures du Haut-Canada et des autres provinces, avait reçu la sanction royale, et que certains de ces statuts contenaient une stipulation exigeant une déclaration certifiée et établissant qu'un homme pourrait devenir sujet britannique dans le sens le plus large du mot, et non pas dans celui qui limite ce privilège à certaines provinces ou à certaines parties de l'empire. On a encore dit avec insistance que le seul acte requis pour mettre en vigueur ce statut était la sanction du Gouverneur général, le représentant direct de la couronne, qui a le droit de réserver, pour la faire étudier par les autorités impériales, toute question se rapportant à la constitutionnalité d'un statut, ou toute autre matière qui tend à empiéter sur les pouvoirs du gouvernement impérial. Du fait qu'on a donné ces sanctions dans le passé nous pouvons conclure que tout ce qu'il nous restait à faire, c'était d'arrêter la loi voulue, nul statut impérial n'étant nécessaire.

On a ajouté encore que l'autorité lui ayant été donnée en 1867 de légiférer d'une façon générale sur tout ce qui se rattachait à la naturalisation des aubains, le Parlement du Canada avait le pouvoir d'établir un statut dans le cas du sujet britannique et cela, dans la plus large mesure possible; que le terme "naturalisation" avait été interprété par les divers comités qui avaient eu à s'occuper de cette question dans la mère patrie comme signifiant une déclaration du droit qu'a quelqu'un de devenir sujet britannique dans l'acception la plus large du terme, qu'il n'incluait pas l'idée de la limitation de ce droit au sens territorial. S'il en est ainsi et dans le but d'établir le fait qu'un homme était sujet britannique dans l'acception la plus étendue du terme, il était simplement nécessaire de biffer du statut canadien les mots qu'il contient et qui limitent au Canada l'effet du certificat en question.

A la page 77 des Statuts revisés du Canada on trouve la disposition suivante:

Tout aubain qui a obtenu un certificat de naturalisation jouit au Caanda. . .

Ces mots—au Canada—sont ceux que l'on pourrait biffer, car ils limitent le statut du sujet naturalisé, d'après notre loi canadienne, au Canada seul.

. . .jouit au Canada des mêmes pouvoirs, droits et privilèges, politiques ou autres, et y est soumis aux mêmes obligations que le sujet britannique d'origine. . .

Ou pourrait encore biffer ici les mots "au Canada".

. . .avec cette distinction, qu'il ne sera pas considéré ocmme sujet britannique lorsqu'il sera dans les limites du pays étranger dont il était citoyen avant d'obtenir le présent certificat de naturalisation, à moins qu'il n'ait cessé d'être citoyen de ce pays, en vertu des lois dudit pays ou en vertu d'un traité ou d'une convention à cet effet.

On a démontré que pour qu'un aubain puisse se dépouiller de tous ses droits et privilèges dans son pays d'origine, il faut que la question soit le sujet d'un traité général ou d'une entente sur les bases du droit international entre son pays d'origine et le pays où il demeurait alors. En conséquence, cette clause limitative est insérée parce que toute la question de naturalisation dépend, en ce qui concerne le changement d'allégeance d'un particulier, relativement au pays qu'il a quitté, d'une convention; le comité des nations; mais le pays d'adoption de ce particulier a le pouvoir de déclarer que, s'étant conformé aux lois de celui-ci, il aura tous les droits et privilèges inhérents aux sujets de ce pays. On a prétendu, et je suis certain que le ministre de la Justice est au fait de cet argument, que nous avons dans le Dominion canadien le pouvoir de régler toute cette question. Il n'apparaît pas qu'à la conférence impériale, les représentants des colonies aient insisté sur cette manière de voir. On a considéré comme admis que les autorités impériales devaient faire quelque chose et que, dans une certaine mesure, c'étaient elles qui en avaient le pouvoir. Il a été reconnu que chacune des diverses nations s'était, dans le passé, occupée de cette question, tout en considérant que leur pouvoir était limité en vertu du principe général de droit à l'effet que nul corps législatif ne peut légiférer sur des affaires extra-territoriales, ni conférer des droits ou des privilèges qui dépassent les limites du pays dans lequel il est censé exercer ses pouvoirs. Dans un travail très bien fait, préparé par M. Mulvey du secrétariat d'Etat, document qui contient un très intéressant résumé de la question, il est affirmé que, pour plusieurs raisons, l'opinion exprimée par le " Canadian Law Times " n'est pas juste; et, en s'appuyant sur des citations de décisions du Conseil privé et de divers autres tribunaux sur des questions de ce genre —car, naturellement, le point impliqué dans cette législation particulière n'a été positivement défini par aucun de ces corps judiciaires—on insiste sur le fait que la doctrine allant à dire que nulle législation ne peut être mise en vigueur en dehors des limites du pays régi par la législature, doit limiter le pouvoir du parlement canadien de telle façon qu'il ne peut déclarer qu'un particulier a droit aux privilèges et à la qualité de sujet britannique en dehors des limites du Canada. Il est vrai que la loi anglaise de 1847 et la loi anglaise subséquente de 1870 décrètent expressément que le pouvoir de naturalisation qui a été exercé par les divers gouvernements autonomes est limité

à l'étendue du pays où l'on a l'intention de l'exercer. Il y a, dans la loi anglaise de 1870, un article qui concerne ce point. Il est bon de faire remarquer, cependant, que la loi de 1870 a été passée après l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1867, et que la question serait de savoir si le pouvoir de traiter la question de la naturalisation des aubains, tel que conféré par l'article 91 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, est un pouvoir absolu. Naturellement, afin de restreindre la portée de ces mots, on allègue que l'article 91 déclare expressément que le parlement du Dominion doit s'occuper de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement du Canada, et que ces mots sont limités et obligatoires, et que la question serait de savoir si les sujets classifiés sont spécialement mentionnés plus loin, ils ne doivent avoir d'effet plus étendu que ce qui est nécessaire pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada. On prétend de plus que ce qui serait pour la paix, le bon ordre et le bon gouvernement du Canada, en tant qu'il s'agit de la naturalisation, implique le droit de déclarer que les aubains qui se sont fait naturaliser en vertu de nos lois sont des sujets britanniques dans le sens le plus large du mot, parce que nous sommes l'une des parties constitutives de l'empire britannique.

La loi de 1870, si elle était interprétée comme limitant le pouvoir conféré par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, aurait pour effet de déclarer que nos propres lois de naturalisation ne seraient applicables que dans nos propres territoires. Il est cependant évident que les opinions exprimées au sujet de l'étendue de nos pouvoirs à ce sujet soient ou non bien fondées, qu'une loi impériale est nécessaire afin de faire disparaître les dispositions limitatives qui ont existé dans les anciennes lois de naturalisation. Il serait naturellement nécessaire de biffer les mots "en dedans des limites du Canada" là où ils se trouvent dans l'article 24 de notre loi, là où l'on établit la position de l'aubain naturalisé. La question est donc de savoir comment on fera disparaître cette difficulté. Il me semble qu'il est fortement à désirer que, dans toute loi adoptée à ce sujet, l'anomalie de la naturalisation locale disparaisse. Personnellement, je ne vois aucun avantage quelconque dans l'idée que les aubains doivent avoir des droits politiques limités dans une colonie lorsque, par leur naissance, ils sont sujets d'un autre pays. Si les Etats-Unis, par exemple, ne reconnaissent en vertu d'aucun traité ou arrangement qu'ils ont conclu avec l'empire britannique, la situation d'un particulier qui a été citoyen américain et qui n'a été naturalisé que d'une façon limitée au Canada, et s'ils prétendent encore que la naturalisation ne lui enlève pas sa qualité de citoyen américain, je me demande à quoi bon continuer en Canada à donner des certificats de naturalisation. La naturalisation locale n'offrirait aucun avantage particulier et n'aurait aucune signification, si ce n'est qu'un homme venant en ce pays, y demeurant trois ans et consentant à prêter serment d'allégeance à Sa Majesté, aurait le droit de voter et de jouir des droits politiques appartenant à d'autres citoyens du Canada nés ici, et se trouverait, pour le moment exempt de l'opération des lois qui s'appliquent aux aubains. Si nous pouvions faire dans l'empire un arrangement en vertu duquel, comme l'a si bien dit, à la conférence, le très honorable chef de l'opposition, le but à atteindre devrait être qu'un particulier, étant sujet britannique dans un endroit quelconque, devrait être sujet britannique partout, cela devrait être la solution finale de cette question. Il me semble que toute loi qui n'atteint pas ce but est tout à fait insuffisante.

On nous parle beaucoup parfois de cet empire et de la situation de ses habitants. Lorsque nous trouvons dans l'empire d'honorables ministres qui ne sont pas sujets britanniques—et il y a d'autres honorables députés à part le ministre de la couronne dont j'ai parlé, dont les parents sont nés dans d'autres pays, et qui sont encore réellement citoyens du pays natal de leurs parents—si nous devons parler d'établir un empire et de resserrer les liens qui unissent l'empire, lorsque nous perpétuons cette singulière situation anormale et légale de centaines de gens en ce pays, nous laissons intact, sans y remédier, l'un des éléments les plus importants et les plus essentiels qui devrait servir à resserrer et à raffermir les liens de l'empire.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

M. MACDONALD: J'ose affirmer que, dans toute l'étendue du pays, la proportion de gens qui comprennent réellement la situation que nous fait la loi à ce sujet, est infiniment restreinte. Bon nombre d'hommes que vous entendez discuter avec vigueur sur les problèmes de l'empire ne sont pas du tout citoyens de l'empire, et ne devraient pas être considérés comme tels. Le plus tôt nous nous débarrasserons de cette anomalie, afin que, d'où que nous venions en cet empire, nous puissions tous nous réclamer du titre de citoyens de l'empire, le mieux ce sera. C'est la troisième fois que je mentionne ce sujet en cette Chambre. L'année dernière, le premier ministre m'a assuré qu'il lui donnerait tout son attention, et j'espère apprendre que depuis lors on a accompli quelque progrès important. Je suggérerais cependant que nous pre-

nions des mesures pour assurer le règlement de cette question sur des bases assez larges pour que la solution en soit définitive.

M. MORPHY: L'argument de l'honorable député m'a fortement intéressé, mais voudrait-il me dire s'il fait une distinction entre la formule des Etats-Unis, en vertu de laquelle le nouveau citoyen est obligé de renoncer à son allégeance envers son pays natal, par exemple, et notre formule de serment de naturalisation, qui ne va pas jusqu'à contraindre un sujet à renoncer à son pays natal? J'aimerais à entendre ce que l'honorable député a à dire sur ce point particulier. Il me semble que notre loi amènerait le même résultat, sans insérer dans le serment la clause de renonciation.

M. MACDONALD: Je crois que mon honorable ami a raison. Lorsqu'un homme prête le serment d'allégeance au roi de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, selon la formule prescrite par notre loi canadienne, en tant qu'il s'agit du serment d'allégeance, il déclare son allégeance au roi de la Grande-Bretagne aussi clairement que si, en d'autres termes, il déclarait qu'il renonce à toute allégeance envers un autre pays. Mais si nous remontons aux principes primordiaux, la vraie théorie est qu'un homme ne peut devoir allégeance qu'à un seul pays. Cependant, le règlement de cette question ne dépend pas du serment particulier d'un pays quelconque. Cela ne semble pas avoir été le point en litige dans les discussions à ce sujet. La question dépend de ce que peut être le traité entre les deux pays; et je ne mentionne les Etats-Unis qu'à titre d'exemple. J'aurais pu parler de la même manière de n'importe quel autre pays. La question est de savoir si un pays étranger reconnaît ou non un certificat de naturalisation dont l'effet est purement local, et si on lui donne tout le poids et toute la signification d'un certificat de sujet britannique dans sa plus large acception.

M. DOHERTY: Je suis certain que nous avons tous écouté avec beaucoup d'intérêt et de profit les remarques faites par l'honorable député à l'appui de sa motion. Je crois que nous sommes tous parfaitement d'accord sur l'importance de faire disparaître les anomalies sur lesquelles il a appelé notre attention et d'établir une situation telle qu'un homme, en devenant sujet britannique en vertu des lois de la Grande-Bretagne, ou de n'importe lequel des dominions autonomes, et en particulier du Canada, en tant qu'il s'agit de nous, devienne sujet britannique dans tout l'empire, ayant en conséquence droit, dans les pays étrangers, que ce soit à titre de courtoisie ou en vertu des traités, à tous les avantages du sujet britannique, dans le sens le plus large que comporte ce titre.

Nous n'avons pas perdu de vue cet objet très important, et je crois que je serais en état de convaincre l'honorable député et toute la Chambre que nous avons fait de grands progrès dans la recherche du résultat convoité depuis la dernière fois qu'il a eu l'occasion de signaler ce problème à l'attention de la députation.

Dans la solution de ce problème, nous devons avoir en vue non seulement l'objet à atteindre, mais aussi les moyens de l'atteindre; et, à ce sujet, nous devons avoir soin de sauvegarder les droits constitutionnels du Canada, en ce qui concerne nos pouvoirs de rendre des lois concernant la naturalisation. Je puis dire que les retards qui peuvent s'être produits depuis la dernière session dans la solution définitive, à l'égard des moyens d'atteindre l'objet convoité, proviennent du désir de trouver un moyen efficace de parvenir à ce résultat sans léser en rien ni amoindrir le droit qu'a le Canada, aux termes de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, de trancher ce problème. Nul ne contestera, je crois, que, au point de vue exclusif de la doctrine légale, le parlement du Royaume-Uni pourrait édicter des lois sur le sujet et les appliquer dans tous les pays de l'empire car j'imagine qu'il faut reconnaître que le parlement du Royaume-Uni, l'auteur de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, peut en droit abroger cette loi.

Cependant, il ne s'ensuit pas nécessairement que le parlement du Royaume-Uni pourrait d'une manière constitutionnelle édicter des lois sur le sujet et, de sa propre autorité, les appliquer à la Confédération du Canada. Ainsi que le disait feu sir John Thompson, commentant une situation semblable créée par la discussion des lois sur la propriété littéraire ou artistique, il est indubitablement vrai que le parlement du Royaume-Uni pourrait, nonobstant les pouvoirs conférés au parlement canadien par la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, rendre des lois sur le sujet pour le Canada; cependant, ajoutait-il, cela est vrai, en droit, abstraction faite des restrictions et des motifs tirés de l'honneur national et de la bonne foi.

Le grave problème que soulève le droit de régler cette question n'est donc pas de savoir si le parlement du Royaume-Uni a la faculté légale, mais de savoir si—eu égard aux dispositions de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise et surtout de l'article qui confère au Parlement canadien le droit d'édicter des lois concernant la naturalisation des étrangers, la constitution lui permet de rendre des lois sur le même sujet et de les mettre en vigueur dans le Dominion. A mon avis, c'est là la plus importante question dont il fallait s'occuper

en déterminant la manière d'atteindre le résultat cherché. L'honorable député a discuté la question de l'étendue des pouvoirs conférés au Canada à cet égard pour savoir si les lois canadiennes pouvaient avoir des résultats extra-territoriaux. A n'en pas douter, c'est un problème très intéressant et, pendant l'étude de cette affaire, il est bon que nous efforcions d'avoir une notion claire de la solution logique de ce problème. En somme cela ne me semble pas la question primordiale. L'objet à atteindre étant d'amener, tant au Royaume-Uni que dans les différentes possessions autonomes, une situation légale telle que la naturalisation d'un individu, soit dans le Royaume-Uni, soit dans une des possessions autonomes, aurait pour résultat d'en faire un sujet britannique, non seulement dans le Royaume-Uni ou dans la possession où il aurait été naturalisé, mais dans toute l'étendue de l'empire; voici le problème qu'il faut nécessairement résoudre. Comment obtenir une loi qui sera applicable dans le Royaume-Uni et applicable dans chacune des possessions autonomes, et comment obtenir ce résultat sans empiéter sur les droits du Royaume-Uni, d'un côté, tout en permettant, de l'autre aux possessions de dire quels sont ceux qui seront reconnus comme des sujets britanniques par naturalisation dans leurs territoires respectifs—en supposant qu'elles aient ce droit et, dans le moment, il n'y a pas lieu de nous demander si elles le possèdent.

Il me semble que la situation actuelle est que, constitutionnellement, chacune des provinces autonomes, le Canada notamment, a le droit de dire quel étranger pourra être reconnu comme sujet britannique sur son territoire, et à quelles conditions il le sera. Cette vérité, je crois, est facile à demander et elle ne peut pas être mise en doute au point de vue constitutionnel. D'un autre côté, ai-je besoin de dire que le parlement du Royaume-Uni a incontestablement le privilège exclusif de dire quels sont ceux qui seront reconnus comme sujets britanniques dans le Royaume-Uni, tant au point de vue constitutionnel qu'au point de vue légal. Au dernier point de vue, je ne crois pas qu'on puisse nier que le parlement du Royaume-Uni peut adopter une loi qui serait applicable dans toute l'étendue du Dominion, mais je ne pense pas qu'au point de vue constitutionnel il puisse rendre une pareille loi sans le consentement des autorités législatives des différentes possessions anglaises.

Il y a lieu de faire observer que, quels que soient les droits ou les pouvoirs du parlement du Royaume-Uni concernant la naturalisation, soit que la constitution lui permette ou lui interdise de rendre des lois applicables dans les différentes possessions, il n'a jamais, de fait, exercé ces pouvoirs.

Ce fait a beaucoup d'importance à l'égard de la solution de ces deux questions: d'abord, le parlement anglais peut-il exercer ces pouvoirs, et en deuxième lieu, quant à l'étendue des pouvoirs conférés à notre Parlement par l'article 91 de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise qui a attribué au Parlement du Canada le droit de rendre des lois concernant la naturalisation, j'ai déjà dit que le parlement du Royaume-Uni n'a jamais exercé le pouvoir de dicter des lois de naturalisation applicables hors du Royaume-Uni.

M. MACDONALD: Très bien! très bien!

M. LEMIEUX: Ne pourrions-nous pas adresser une pétition au gouvernement ou adopter ici un projet de résolution?

M. DOHERTY: Oui, je crois que nous pourrions adresser une pétition au gouvernement ou adopter ici un projet de résolution, et que les lois adoptées sous le consentement exprimé de la manière voulue par le Parlement du Canada seraient légales, même sans ce consentement du gouvernement, et qu'avec ce consentement, elles seraient constitutionnelles. Je ne crois qu'il soit impossible d'obtenir ce résultat avec les raisons que j'ai données, ni même que cela soit très difficile. Il me semble quelque peu étonnant, et j'ai été surpris de le constater, lorsque je me suis mis à étudier la question, que les lois générales de naturalisation sont relativement récentes dans le Royaume-Uni, que la première a été adoptée en 1844 et qu'auparavant les gens se faisaient naturaliser, soit par un acte spécial soit en obtenant le droit de cité que le roi pouvait conférer et qui n'attribuait pas tous les droits inhérents à la naturalisation. Dès l'origine, ces lois, dans l'intention du Parlement, n'étaient certainement pas destinées à conférer aucun rang ni aucun droit à la personne naturalisée, ni à la soumettre à aucune obligation ailleurs que dans le Royaume-Uni, à titre de sujet britannique.

Je n'ai pas sous les yeux le texte du statut, mais je fais cette assertion sans la moindre hésitation parce qu'il appert que aux termes du statut on s'est demandé si celui-ci s'appliquait dans les possessions anglaises, hors du Royaume-Uni. Il s'en est suivi qu'un statut adopté en 1847 et déjà mentionné par l'honorable député—il y a beaucoup de verbiage et je me permets d'abréger—a formellement décidé deux choses. D'abord, toutes les lois antérieures des législatures des possessions britanniques sur la naturalisation sont déclarées bonnes et valides, à la seule condition que les effets de la naturalisation ne dépasseraient pas les limites du territoire des possessions qui ont adopté ces lois. De plus, le statut faisait observer qu'on s'était de-

mandé si la loi de 1844 s'appliquait à ces possessions éloignées, et pour dissiper ces doutes, il déclare qu'elle ne s'est jamais appliquée et qu'elle ne s'applique pas dans aucune des possessions hors du Royaume-Uni. Ce statut décrète aussi que toute loi de naturalisation—je ne prétends pas citer le statut textuellement, cela va sans dire—que pourront adopter à l'avenir les législatures des différentes possessions seront bonnes et valides, pourvu que les privilèges qu'elles confèrent ne s'étendent pas au delà du territoire des possessions dont les législatures auront adopté ces lois.

Je crois que cette prescription, qui interprète la première loi que le parlement du Royaume-Uni a rendue sur le sujet et qui est antérieure à la loi de l'Amérique septentrionale anglaise et fait ce départ clair des pouvoirs de réglementer la naturalisation, a une grand portée relativement à l'interprétation du mot "naturalisation" employé dans la loi de l'Amérique septentrionale anglaise. Nous pouvons dire sans crainte que le parlement anglais avait réglé cette question avant l'adoption de cette loi, déclarant non seulement que la naturalisation était de la compétence exclusive des législatures des différentes possessions, mais posant de plus en principe qu'à son avis, à ce moment-là du moins, la fonction du parlement du Royaume-Uni légiférant sur la naturalisation était de décider quels sont ceux qui avaient le droit de se faire naturaliser dans le Royaume-Uni, de sorte que, lors de l'adoption de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, le mot naturalisation avait un sens bien défini grâce aux prescriptions du parlement qui avait adopté cette loi.

La loi passée par le parlement du Royaume-Uni indique donc que chaque colonie autonome a le droit de faire des lois sur la naturalisation et de créer des droits qui n'ont de force que dans ses limites. Ce parlement a voulu aussi que l'effet des lois qu'il pourra adopter concernant la naturalisation sera restreint au Royaume-Uni. Je crois donc conséquemment que l'on peut affirmer que dès le commencement, depuis que le parlement du Royaume-Uni fait des lois sur la naturalisation, il a toujours considéré que la naturalisation était en elle-même une question locale. Mais on est rendu bien loin de cette idée aujourd'hui, et je crois que nous avons marché dans la bonne voie; mais je ne crois pas que l'on puisse nier que le parlement qui a voté la loi dont j'ai parlé, considérait la naturalisation comme étant un sujet sur lequel les législatures locales avaient droit de légiférer, et que le parlement du Royaume-Uni lorsqu'il votait cette loi, considérait que c'était une question locale. Dans ce cas-là je ne crois pas que nous puissions donner au mot " naturalisation ", tel qu'employé dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, une signification plus étendue que celui de " naturalisation ayant ses effets dans les limites du territoire canadien"; tel est le genre de naturalisation que le parlement qui a conféré ce pouvoir connaissait lorsqu'il l'a conféré. Pour ma part donc, je ne crois pas qu'il soit nécessaire, afin de déterminer si une loi de naturalisation passée par le Gouvernement canadien peut avoir effet dans le territoire, de prendre sur moi de décider entre les prétentions de l'auteur de l'article publié dans le " London Times " cité par mon honorable ami, et celles de M. Mulvey, ni de rechercher quel serait l'effet d'une loi passée par le Canada au point de vue auquel se sont placés les deux messieurs qui ont discuté la question.

M. LEMIEUX: Dans le bill du Home Rule voté par le parlement anglais, est-ce que la question de naturalisation est réservée au gouvernement local?

M. DOHERTY: J'avoue que je ne puis pas renseigner mon honorable ami à ce sujet.

Je disais donc que je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de décider la question discutée par ces deux personnes pour arriver à une conclusion au sujet de la signification que comporte le mot naturalisation dans nos statuts. Mais nous devons nous guider d'après les lois sur la naturalisation votées par le parlement du Royaume-Uni pour découvrir ce que comportait la naturalisation à l'époque où ce parlement a voté l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. La raison décisive, d'après moi, pour laquelle la loi votée par le Parlement du Canada ne peut pas avoir d'effets en dehors des limites de notre pays est, que ce n'était qu'un incident à la naturalisation à l'époque de l'adoption de notre acte constitutionnel, et qu'il avait été décidé qu'il en serait ainsi dans plus d'une loi. Comme preuve que cette politique a été continuée, nous avons l'opinion citée par l'honorable député au sujet de la loi de naturalisation de 1870. Après l'adoption de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, en 1870, le parlement du Royaume-Uni persista dans sa croyance que la naturalisation que comportaient ces lois sur la naturalisation n'avait d'effet que dans le Royaume-Uni. Les choses étaient dans cet état lorsque notre constitution a été adoptée, et qu'on nous conféra le pouvoir de faire des lois sur la naturalisation, ce pouvoir étant limité à cette époque, dans les colonies ou possessions britanniques où il existait, au territoire de la colonie ou de la possession; et il devait être exclusivement exercé par la législature à laquelle il était conféré. J'en conclus donc que si d'un côté notre pouvoir se limite à faire une loi de naturalisation qui n'a d'effet que dans le Ca-

nada, de l'autre, ce droit nous est réservé exclusivement.

Si je ne me trompe dans ce que je viens de dire, alors le parlement du Royaume-Uni—et je ferai remarquer que je parle toujours au point de vue constitutionnel—n'a pas, sans que le Parlement du Canada fasse une loi à ce sujet, le pouvoir de décréter que celui qui était un étranger hier deviendra demain un sujet britannique en Canada, et si cela est vrai, il s'ensuit alors que nous ne pouvons pas atteindre le but que nous visons, à moins qu'il n'y ait coopération entre les différentes parties de l'empire. Si nous voulons que la naturalisation soit effective dans toutes les parties de l'empire, il faut que chaque corps législatif des différentes colonies autonomes fasse une loi à ce sujet. Cela ne signifie pas que chaque législature doit adopter une loi absolument identique et la voter en même temps, bien que d'après moi je crois que ce serait le moyen le plus propre à obtenir le résultat que nous cherchons; mais cela signifie que nous ne pouvons y arriver qu'en nous entendant pour adopter des lois identiques dans le Royaume-Uni et dans les différentes possessions britanniques. On peut arriver à cela au moyen d'une loi qui sera votée par le parlement du Royaume-Uni et adoptée ensuite ou approuvée par le parlement des différentes colonies, et si ces parlements sont prêts à adopter ou approuver une loi de ce genre, je ne vois aucune difficulté, chaque parlement adoptant sa propre législation à condition de reconnaître celle des autres. Je dis cela parce qu'aux différentes conférences, et particulièrement à la conférence de 1911, je crois, on a paru croire qu'il existait des difficultés insurmontables à obtenir ce résultat au moyen d'une législation concurrente. Quelqu'un dit: Vous ne pouvez obliger aucun parlement à voter une loi sur l'ipse dixit d'un autre parlement. Il n'y a aucun doute à cela; la chose n'est pas possible. Mais nous proposons de faire une chose qui ne se réalisera que si toutes les différentes colonies consentent à faire la même chose, et, si elles sont prêtes à y consentir, j'avoue, que je ne puis voir aucune difficulté insurmontable à leur faire faire une chose à laquelle elles consentent.

Quoi qu'il en soit, je disais que si je ne fais pas erreur on ne peut atteindre le résultat que l'on cherche qu'au moyen d'une législation concurrente; et c'est parce que nous sommes de cet avis que nous croyons que c'est ainsi qu'il faut agir, que nous avons jugé à propos de discuter avec le gouvernement impérial la loi préparée par ce Gouvernement et soumise depuis la dernière session de cette Chambre aux différentes colonies afin de connaître leurs vues. Si je suis bien renseigné cette loi a été

acceptée ou approuvée par les autres colonies, à part le Canada, sans qu'elles aient jugé nécessaire de proposer un amendement comme celui que nous proposons et dont le principe, je dois le dire, a été immédiatement accepté par les autorités impériales, et tout ce qui reste à faire maintenant est de décider dans quels termes sera rédigé cet amendement.

La loi qu'on a préparée en Angleterre qui est, je crois, la loi dont l'honorable député de Pictou a dit que le très honorable M. Buxton a soumise à la chambre des communes anglaises, l'autre jour, propose deux choses. Elle dit d'abord comment se fera la naturalisation dans le Royaume-Uni, cette naturalisation, une fois accordée, devant, en vertu de la loi elle-même, être reconnue dans toutes les colonies. En deuxième lieu, la loi confère au parlement des colonies autonomes le pouvoir, pourvu qu'elles adoptent certaines dispositions de la loi, de créer une naturalisation qui sera reconnue dans leur Royaume-Uni, et également dans les colonies autonomes qui auront adopté les dispositions désignées. Ainsi donc, la naturalisation obtenue dans le Royaume-Uni en vertu des dispositions de la loi impériale a pleine vigueur et effet, sans aucune restriction et en l'absence de toute part prise par le Parlement du Canada ou le parlement des différentes colonies autonomes de faire de la personne un sujet britannique non seulement dans le Royaume-Uni, mais dans toutes les possessions britanniques. Mais, d'un autre côté, d'après la loi impériale autorisant les parlements des colonies à créer une naturalisation qui aurait pleine vigueur et effet dans le Royaume-Uni et dans les autres possessions qui adopteraient ces conditions, la naturalisation créée par cette loi était subordonnée à l'adoption par les parlements des différentes colonies des dispositions énumérées dans ladite loi. Cela ne met donc pas ces parlements sur un pied d'égalité, chacun étant suprême sur les conditions à remplir pour obtenir la naturalisation dans les limites de son territoire. Plus que cela, la loi impériale ne contient pas cette condition particulière que la conférence de 1911 avait jugé être essentielle à la loi en question, condition que la loi devrait être faite de façon à pouvoir être adoptée par les parlements des colonies. Cette forme a été finalement adoptée comme étant l'équivalente de la condition exprimée à une période antérieure de la discussion par M. Winston Churchill, une forme qui, d'après moi, exprime plus exactement ce que l'on paraît avoir désiré. Ainsi que je l'ai déjà dit, l'article se lit:

L'acte impérial ne s'appliquera aux colonies autonomes que lorsqu'elles l'auront elles-mêmes adoptée.

Cette rédaction a été modifiée—mais très clairement, et sans aucune intention d'en changer l'effet—de la façon suivante:

L'acte impérial devrait être fait de telle façon que chaque colonie autonome puisse l'adopter.

On a ignoré cette condition lorsqu'on a décrété dans la loi que la naturalisation accordée dans le Royaume-Uni aurait plein effet dans le Canada, cette naturalisation n'ayant pas été subordonnée à notre adoption; la seule chose qu'on nous a réservée est le pouvoir de créer une naturalisation qui aura effet dans le Royaume-Uni et dans les autres possessions britanniques qui adopteront cet article. Je dois dire que cela ne me paraissait pas remplir la condition ou s'accorder avec nos vues sur nos droits constitutionnels. La discussion qui a eu lieu à la conférence de 1911 indique clairement que le résultat que l'on voulait obtenir était celui indiqué dans les conditions ci-dessus, et qu'il n'y avait absolument aucune intention de la part des autorités impériales de légiférer de façon à rendre la naturalisation obtenue dans le Royaume-Uni effective dans les colonies autonomes, sans l'intervention de leurs parlements. Je puis ajouter que lorsque j'ai appelé l'attention des autorités fédérales sur les effets que produirait cette loi, la première réponse que j'ai reçue a été que je me trompais; que la loi adoptée ne produirait pas un tel résultat.

On a trouvé, cependant, après examen, que j'avais eu raison, et que les dispositions de la loi avaient bien eu l'effet que je leur avais attribué. Aussi, on déclara sur-le-champ que cette conséquence n'avait jamais été voulue, et que le gouvernement impérial serait prêt à modifier la loi, de façon que l'effet au Canada des lettres de naturalisation accordées en Angleterre dépendît de l'adoption par le Parlement canadien des articles de la loi anglaise qui statua en Angleterre sur cette naturalisation. Avec cet amendement, l'objection disparaît. Le Royaume-Uni établit par une loi un système de naturalisation. Cette loi prescrit les conditions auxquelles des lettres de naturalisation seront accordées et la manière dont elles le seront. Elle attache à cette naturalisation un effet général qui est de donner à un individu, sans réserves exprimées, tous les droits et le soumet à toutes les obligations d'un sujet né britannique. La restriction contenue dans la loi de 1870, reproduite de celle de 1847, se trouve avoir été omise: à savoir que la personne naturalisée sera tenue dans les limites du Royaume-Uni pour sujet britannique, jouissant de tous les droits qui s'y rattachent. En traitant de l'effet de cette loi le parlement du Royaume-Uni légifère en des termes absolument généraux. Mais, bien que les termes de l'amendement à adopter n'aient pas encore été précisés, ils auront cet effet de rendre inapplicables aux colonies autonomes cette disposition qui attache certains effets aux lettres de naturalisation accordées en Angleterre, et, cela, tant que la loi relative à la naturalisation n'aura pas été adoptée par les législatures respectives de ces colonies. De la même manière, toute loi de naturalisation votée par le Parlement canadien produira ses effets en Angleterre, pourvu que nous adoptions les articles en vertu desquels la faculté de créer cet effet nous est accordée. Un individu—naturalisé en Angleterre sous l'empire des lois du Royaume-Uni—sera, par suite, sujet britannique dans ce pays-ci en vertu de notre loi, et, de la même manière, un individu, naturalisé au Canada, sera reconnu en Angleterre pour sujet britannique en vertu de la loi du Royaume-Uni, puisqu'une disposition de cette loi va porter que, si nous adoptons ces articles, nos lettres de naturalisation vaudront en Angleterre.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la difficulté maintenant?

M. DOHERTY: A vrai dire, il n'en existe plus. Cette modification que nous avons suggérée me paraît avoir été acceptée, puisque le projet de loi a été présenté. Mais, comme de juste, je ne suis pas en position de me prononcer définitivement sur ce point.

Sir WILFRID LAURIER: Dois-je penser que le gouvernement britannique est prêt à reconnaître la naturalisation accordée par le Canada après trois ans d'épreuve, et à reconnaître aussi la naturalisation accordée par la Nouvelle-Zélande, où aucun temps d'épreuve n'est exigé?

M. DOHERTY: La naturalisation effectuée par la législation canadienne dépend de l'adoption par nous de certains articles de la loi. La première question qui s'est présentée a été de savoir, à supposer que nous nous mettions d'accord, comment nous pourrions atteindre cet objet. C'est là ce que je crois pouvoir assurer, bien que l'on n'ait pas encore définitivement déterminé la forme sous laquelle on acquiescerait à notre proposition de donner au Parlement du Canada l'initiative de reconnaître à un individu au Canada la qualité de sujet britannique. Je ne veux pas dire que nous devions nécessairement décider que nous avons à cela un droit absolu, et qu'il est inutile d'entretenir une autre idée, ni veux-je dire que le gouvernement impérial a reconnu ceci comme essentiel, mais, comme il a été déclaré à la conférence, que l'on ait ou que l'on n'ait pas en Angleterre le droit de rendre une loi donnant, au Canada, effet aux lettres de naturalisation accordées là-bas, l'on

n'entend pas en user. Cette difficulté, par conséquent, se trouve résolue.

La loi procède d'après les conditions posées à la conférence et dont l'honorable député a donné lecture, à savoir: un séjour de cinq années, sans que ce doive être nécessairement en Angleterre, ni, si nous adoptons cette loi, au Canada. Il faudra un séjour de cinq années dans quelque possession anglaise et, pour les douze derniers mois, en Angleterre, ou encore dans cette colonie où sont sollicitées les lettres de naturalisation, supposé toujours que nous adoptions la loi.

M. MACDONALD: Est-ce que sera maintenue, au point de vue de la nationalité, la double situation qui fait de l'un un sujet de l'empire et de l'autre un sujet de la colonie.

M. DOHERTY: Cela dépend absolument de ce que nous voulons faire. Cette loi traite exclusivement de la naturalisation dans l'empire, et rien d'autre. Elle pose les conditions auxquelles cette naturalisation pourra s'obtenir en Angleterre, et elle porte que, si nous adoptons ces conditions, nos lettres de naturalisation auront leur effet en Angleterre, comme aussi dans celles des autres colonies qui auront adopté la loi.

M. GERMAN: Serait-il possible d'avoir au Canada deux lois, dont l'une aurait un effet purement local et l'autre un effet général?

M. DOHERTY: Si, dans sa sagesse, le Parlement canadien juge la chose avantageuse, il peut le faire, il peut continuer à s'occuper d'une naturalisation purement locale, mais ce ne serait pas fait en vertu de cette loi. C'est ce que ce Parlement a fait depuis que la confédération existe.

M. LEMIEUX: Est-ce l'intention du Gouvernement d'accepter l'épreuve de cinq années que suggère la loi anglaise?

M. DOHERTY: Nous avons fait savoir aux autorités impériales que nous serions prêts à adopter la loi statuant sur la naturalisation dans l'empire, sous la réserve d'une acceptation de l'amendement suggéré.

M. MACDONALD: Le ministre serait-il en mesure de présenter à cette session un projet de loi élaboré du point de vue canadien.

M. DOHERTY: Dès que nous serons fixés sur cet amendement. Au reste, nous avons fait présenter un projet de loi en Angleterre.

M. GERMAN: Est-ce l'intention du Gouvernement d'exiger un séjour de cinq ans, au lieu de trois années?

M. DOHERTY.

M. DOHERTY: Pour les fins d'une naturalisation devant produire ses effets dans tout l'empire, nous aurions à exiger une résidence de cinq années.

M. GERMAN: Mais, pour une naturalisation d'une effet local, il suffira toujours d'une résidence de trois ans?

M. DOHERTY: Ceci ne se rattache pas nécessairement à cette législation. Il y aura à considérer s'il est à désirer que nous ayons un double état par suite de cette naturalisation. J'incline, je l'avoue, à accepter l'opinion qu'a exprimée l'honorable député de Pictou: savoir qu'il n'est pas à désirer que nous ayons deux sortes de naturalisation; mais rien ne nous empêche d'accorder à un individu, après un séjour de trois ans au Canada, tous les droits que lui confère présentement au Canada sa naturalisation, quand même nous n'appellerions pas la chose une naturalisation. Ce projet de loi laisse absolument où elle en est aujourd'hui la question de naturalisation locale, les diverses colonies étant à cet égard libres d'exercer leur propre jugement.

M. SINCLAIR: Faudra-t-il avoir passé ces cinq ans dans une possession anglaise, ou faut-il entendre par là les seules colonies autonomes?

M. DOHERTY: Mon idée est que cela s'applique aux possessions anglaises; mais je vais citer les mots de la loi:

Le secrétaire d'Etat peut délivrer un certificat de naturalisation à un étranger qui en a fait la demande et qui obtient l'approbation du secrétaire d'Etat.

C'est ainsi que la chose devra se faire en Angleterre; mais, dans ce pays-ci, ce serait le Gouvernement qui délivrerait ce certificat.

Voici maintenant les conditions:

Que, pendant cinq années au moins, il a résidé dans les états de Sa Majesté.

Cela est exprimé dans les termes les plus larges qu'il soit possible.

.....en la manière requise par la présente loi, ou qu'il a été pendant cinq ans au service de la couronne depuis les huit dernières années qui ont précédé sa demande et,

(b) qu'il jouit d'une bonne réputation et connaît suffisamment la langue anglaise.

Il peut être bon de dire ici que, par l'article 7, il est déclaré que, dans le cas où cette loi serait adoptée dans une colonie ou quelque autre langue est sur un pied d'égalité avec l'anglaise, cette dernière condition peut être modifiée par la substitution de cette autre langue à l'anglais.

Le paragraphe suivant prescrit que cette résidence que l'on exige doit être une résidence dans le Royaume-Uni pendant un an au moins avant la demande et, pour le

reste, soit dans le Royaume-Uni, soit dans quelque autre partie des possessions de Sa Majesté, c'est-à-dire quatre années sur les huit qui ont précédé la demande.

L'article s'occupe ensuite de certaines autres conditions, comme de prêter serment, et le reste. Mais je crois que ce sont là les conditions essentielles, et leur acceptation comme conditions à une naturalisation produisant ses effets dans tout l'empire ne comporte rien de plus que ce qui a été accepté en principe à la conférence de 1911, quand les représentants du Royaume-Uni ont fait observer qu'une résidence de cinq années, non pas nécessairement dans le pays de la naturalisation, mais, à tout événement, dans quelque possession anglaise, était, à leur point de vue, une condition essentielle de la reconnaissance de leur part des effets de la naturalisation.

M. GERMAN: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander s'il ne lui semble pas que cela donne occasion à de fausses déclarations et à des parjures? Un individu n'aurait qu'à habiter un an au Canada et jurer qu'il a demeuré quatre ans à la Nouvelle-Zélande, dans l'Inde ou dans quelque autre des possessions anglaises disséminées de par le monde, pour devenir sujet anglais, citoyen par naturalisation de l'empire britannique.

M. DOHERTY: C'est là une objection qui, sans doute aurait autant de force en Angleterre qu'au Canada. Mais permettez-moi de vous faire observer que, dans les articles subséquents, pouvoir est donné d'établir des règlements sur la nature des preuves qu'un individu sera appelé à fournir, et si, comme nous le suggérons, ces articles sont acceptés, nous verrons à nous protéger en insistant pour que ces preuves soient fournies. Au reste, je ne sache pas qu'il soit beaucoup plus difficile d'établir le fait d'une résidence de cinq ans que celui d'une résidence de trois.

M. GERMAN: Les trois années doivent avoir été passées au Canada.

M. DOHERTY: Par notre loi actuelle sur la naturalisation, ce doit être un séjour de trois ans au Canada. Mais si nous devons avoir une naturalisation produisant ses effets dans tout l'empire, notre loi devra être modifiée en conséquence.

M. GERMAN: Et courir le risque.

M. DOHERTY: Il faut bien accepter la chose avec ses avantages et ses inconvénients possibles. La difficulté touchant la preuve ne me semble pas bien grave. A mon avis, il serait possible d'adopter une disposition législative portant que la naturalisation ne saurait s'accorder sans preuve suffisante ni sans satisfaire aux conditions nécessaires.

Monsieur l'Orateur, si je ne me trompe, ces quelques observations donnent à l'honorable député les éclaircissements demandés, dans la mesure de mes lumières. Il ne conviendrait pas de profiter de la présentation de cette motion pour aborder la discussion des diverses dispositions du bill qui a été soumis. Ce bill, dans sa teneur actuelle, ne sera jamais loi, en ce qui concerne le Canada; nulle disposition de ce bill n'aura force de loi, avant que ce Parlement ait soumis et adopté un bill. Aussi n'est-ce pas le moment de discuter les dispositions du bill.

M. MACDONALD: Sans doute, lorsque le ministre et les autorités britanniques auront réglé cette minime question qui est encore pendante, il saisira cette Chambre d'un projet de loi en ce sens, au cours de la session?

M. DOHERTY: A cet égard notre attitude tiendrait quelque peu aux vicissitudes que cette loi pourrait subir devant le parlement impérial.

Nous agirions avec prudence en attendant que cette loi ait été adoptée, ou à tout le moins jusqu'à ce que nous soyons en mesure de savoir que nous ne légiférons pas pour répondre aux besoins d'une situation qui n'existerait peut-être pas. A cet égard, nous devons tenir compte des événements futurs. Je ne voudrais pas affirmer aujourd'hui que la Chambre sera saisie d'un bill, cette session-ci. Je le répète, j'ai éclairé cette Chambre et mon honorable ami, en aussi ample mesure que possible, sur l'historique de cette question, depuis que celui-ci y a appelé notre attention.

M. McKENZIE: Il figure dans notre loi de naturalisation une disposition qui se trouve également dans la loi impériale et la voici: celui qui devient naturalisé sous l'empire de la loi canadienne ne doit pas être tenu pour sujet britannique, lorsqu'il se trouve dans les limites de son pays natal.

M. BORDEN: Sauf dans la mesure où il a cessé d'être soumis aux lois de ce pays.

M. McKENZIE: Cette situation se modifierait-elle, si nous avions une loi impériale de coopération?

M. DOHERTY: Que la situation se modifie ou non, il n'en saurait résulter de différence appréciable quant au traitement que lui accorderait son pays natal ou d'origine. Et le traitement que lui accorderait ce pays, quand il y demeurerait, tiendrait à la loi même du pays au sujet de la reconnaissance de la naturalisation à l'extérieur.

M. GERMAN: Il ne saurait être citoyen de deux pays à la fois.

M. DOHERTY: Un individu pourrait se trouver dans cette situation-ci, que deux

pays le réclameraient en même temps. Jusqu'en 1870 en Grande-Bretagne, on se basait sur l'hypothèse que personne ne saurait se dépouiller de sa nationalité; que, bien qu'un individu fût libre de se faire naturaliser à son gré en tout pays du monde, la Grande-Bretagne lui disait: "Vous êtes encore sujet britannique". Ce ne fut qu'en 1870 et par la première des dix conventions intervenues avec les Etats-Unis à cet égard que la Grande-Bretagne reconnut qu'un individu pouvait renoncer à sa citoyenneté et à son allégeance. Il existe, parait-il, encore des pays—je ne veux pas préciser, bien que je puisse en désigner un —des pays, dis-je, qui adhèrent encore à cette doctrine, et tant qu'un pays adhère à pareille doctrine, nulle disposition législative adoptée par le parlement du Royaume-Uni ou par celui du Canada ou par tout autre parlement ne pourrait faire reconnaître cet homme en ce pays-là comme sujet britannique. Nous pourrions décider, ou bien le parlement britannique pourrait décider si, en vertu de la naturalisation, il est sujet britannique et si nous devons assumer la responsabilité de débattre la question avec cet autre pays qui croit avoir droit à l'allégeance de cet individu; mais pour le moment, je n'ai pas encore étudié la question de savoir. . .

M. McKENZIE: Voici ma pensée. Nous déclarons législativement aujourd'hui que, à nos yeux, cet individu n'est nullement sujet britannique, quand il habite son pays natal. A nos yeux, il n'a jamais été sujet britannique. Reconnaîtrions-nous à un individu naturalisé sous l'empire de nos lois les droits et privilèges du sujet britannique même s'il habitait son pays natal? S'il était en détresse, nous le regarderions comme un des nôtres.

M. DOHERTY: Cette restriction introduite dans notre loi a été empruntée à la restriction de la loi d'Angleterre, et je ne doute pas que son but était de faire savoir clairement, dans le cas où un citoyen d'un pays étranger serait naturalisé dans le Royaume-Uni et que sa naturalisation ne serait pas reconnue dans son pays d'origine l'Angleterre n'entreprendrait pas de revendiquer ses droits contre son pays d'origine et d'affirmer son titre de citoyen britannique quand il se trouverait dans son pays natal. Une disposition de ce genre devait être introduite dans la loi, parce qu'il y a des cas où il est impossible d'établir qu'un homme n'est pas citoyen de deux pays, en se plaçant naturellement au point de vue de chaque pays. Tant qu'un pays refusera à un homme la faculté d'abandonner son allégeance, il ne sera pas possible à un autre pays de s'objecter légalement à cette allégeance, s'il plaît à cet homme de retourner dans le pays dont il réclame l'allégeance. Quant à savoir si l'Angleterre ou l'empire ou le Canada doivent ou non lutter avec le pays de l'allégeance première d'un individu, c'est une question sur laquelle je ne voudrais pas émettre immédiatement une opinion; cela dépendrait beaucoup des circonstances et des conditions. Quand la question s'est présentée entre l'Angleterre et les Etats-Unis, l'Angleterre a soutenu la doctrine qu'un homme qui avait été une fois un sujet était toujours un sujet et que, par conséquent, si un homme naturalisé citoyen des Etats-Unis retournait dans le Royaume-Uni et se trouvait coupable d'un acte de rébellion, il était coupable de haute trahison comme sujet; mais, en même temps, les Etats-Unis prétendaient que c'était le droit imprescriptible d'un homme d'abandonner, de sa propre volonté, son allégeance quand il quittait son pays natal pour aller demeurer dans un autre pays, et ils insistaient pour que les gens qu'ils avaient naturalisés fussent reconnus dans le Royaume-Uni comme citoyens américains. La seule manière de régler cette difficulté fut de conclure un traité entre les deux pays. Aucune loi promulguée par les Etats-Unis n'aurait pu modifier la situation et également, de l'autre côté, aucune loi de l'Angleterre n'aurait pu la modifier.

La question de savoir quel sera l'Etat auquel appartiendra notre citoyen naturalisé quand il ira dans quelque autre pays dont les lois le réclament comme citoyen dépendra toujours de ce que prescrit la loi de ce pays ou quelle convention peut avoir été faite entre l'empire et le pays où s'est rendu cet homme. Cette question a été précisément traitée dans un mémorandum explicatif rédigé par M. Chalmers, dans le rapport de la commission internationale départementale de 1908. Il dit:

La loi anglaise ne peut naturellement pas être appliquée en dehors des possessions de Sa Majesté et quelque large que soit le sens d'une loi, il faut toujours considérer, si possible, qu'elle ne doit pas aller à l'encontre d'une loi internationale ou affecter la condition des étrangers en dehors des possessions britanniques. Chaque pays doit légiférer pour ses propres sujets. Il s'ensuit, par conséquent, qu'une personne qui d'après la loi anglaise est un sujet britannique, peut d'après la loi d'un pays étranger être aussi un sujet de cet état et cette situation, en théorie, donne un grand nombre de complications légales. Par exemple, le fils de parents français, né en Angleterre est, d'après la loi anglaise, un sujet anglais, tandis que d'après la loi française il est un sujet français. En général la loi anglaise considère le lieu de naissance tandis que les lois de la plupart des pays étrangers tiennent compte plutôt de la nationalité du père. La loi anglaise est basée sur le principe féodal de l'allégeance, tandis que la plupart des lois étrangères sont basées sur le principe du droit du citoyen romain qui est déterminé par la descendance. Mais comme le fait remarquer M. Hall, il ne se produit pas dans la pratique beaucoup de difficultés, excepté par l'accom-

plissement de certains actes volontaires que commet un individu quand il veut suivre les lois du pays qu'il préfère; sa nationalité serait seulement mise en question s'il avait besoin de protection ou si une demande était faite pour obtenir son extradition. Mais il serait bon cependant qu'à l'avenir la loi évite, quand ce sera possible, la création d'une double nationalité.

En ce qui touche la législation adoptée par un pays, le plus que nous puissions faire est d'éviter la création d'une double nationalité; le reste doit être réglé par des conventions entre les différents pays. Je crois que j'ai donné à l'honorable député qui a présenté cette motion et à la Chambre tous les renseignements que j'avais sur cette question. Il me semble que je peux prétendre que des progrès très considérables ont été faits sur la question. Je puis dire aussi que s'il y a eu des retards ils sont dûs à notre prétention que nous ne voulions absolument pas consentir à diminuer quoi que ce fût du droit de contrôle entier qui a été accordé au Canada sur la question de la naturalisation par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. J'estime qu'il y a lieu de se féliciter que les autorités anglaises aient trouvé le moyen d'accepter que la loi soit rédigée de façon à protéger parfaitement notre position à cet égard. Je ne veux pas qu'on puisse croire que les autorités anglaises auraient admis qu'elles ne pouvaient pas légiférer; il n'a pas été nécessaire de discuter cette question parce que, comme l'a dit un des orateurs à la conférence: que le parlement impérial puisse ou ne puisse pas légiférer sur le sujet et appliquer la loi au Canada, il ne se propose pas de le faire. Nous sommes arrivés au résultat désiré et nous l'avons atteint de telle manière qu'il n'est pas question d'empiéter le moins du monde sur le pouvoir intégral que possède le Canada de légiférer sur la naturalisation en donnant aux termes de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord le sens le plus étendu possible.

MOTIONS ADOPTEES SANS OPPOSITION NI DISCUSSION.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, notes de calepin, etc., touchant et montrant l'ouvrage accompli au cours des mois de juin et juillet 1912, par les inspecteurs de homesteads Rathwell et Erratt, en rapport avec l'agence des terres de Moosejaw.—M. Knowles.

Relevé des dépenses des inspecteurs de homesteads Shields, McLaren, Erratt et Rathwell, au cours des mois de juin et juillet 1912.—M. Knowles.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, notes de calepin, etc., touchant et montrant l'ouvrage accompli, au cours des mois de juin et de juillet 1912, par les inspecteurs de homesteads Shields et McLaren, en rapport avec l'agence des terres de Swift-Current.—M. Knowles.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., en rapport avec la destitution de Robert Pragnall, agent des terres fédérales à Swift-Current, et la nomination de son remplaçant.—M. Knowles.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de William J. Paquet, maître de poste à Souris (I.P.-E.).—M. Hughes (King).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de George Gunn, maître de poste de French-Village (I.P.-E.).—M. Hughes (King).

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, lettres, accusations, correspondance, etc., en rapport avec la destitution de James Feehan, garde-pêche ou capitaine de port aux havres de Tracadie et de Savage (I.P.-E.).—M. Hughes (King).

Copie de tous les documents, rapports, télégrammes, lettres, etc., se rapportant à la destitution de Ed. C. Humphreys, de Trenton, N.-E., fonctionnaire du département du Revenu de l'intérieur et àla nomination de son successeur.—M. Macdonald.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, etc., se rapportant à la destitution de C. P. Blanchard, maître de poste à Truro, N.-E., et à la nomination de son successeur.—M. Buchanan.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et correspondance concernant la destitution de Thomas J. Sears, maître de poste à Lochaber, N.-E., et la nomination de son successeur, des minutes de la preuve faite devant le commissaire Duchemin et du rapport de ce dernier dans l'espèce.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondance, etc., se rapportant à la destitution du maître de poste d'Alsask, Sask.—M. Knowles.

Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, papiers et autres documents concernant la destitution de John Spicer, aide de l'agent des terres à Moosejaw.—M. Knowles.

Etat indiquant les dépenses de l'inspecteur des homesteads Miller, de l'agence des terres de Moosejaw, pendant les mois de juin et juillet 1912, et copie de tous rapports, procédures, notes de calepin et autres documents indiquant les travaux accomplis durant ladite période par ledit inspecteur de homestead.—M. Knowles.

Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., en la possession du département des Chemins de fer et Canaux ou de l'Intercolonial, ou de la commission d'administration des chemins de fer de l'Etat, se rapportant en quoi que ce soit à la nomination et à l'emploi des contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur le chemin de l'île du Prince-Edouard;—copie de tous les relevés faisant connaître les sommes perçues par ces contrôleurs en argent et en billets, sur les convois des divisions respectives des susdits chemins de fer; montrant aussi les sommes perçues durant les périodes correspondantes, pour les deux dernières années, en argent et en billets sur les convois correspondants dans les mêmes divisions respectives par les chefs de train, quand nuls contrôleurs de billets n'étaient employés sur ecs convois, soit avant soit après l'emploi desdits contrôleurs sur les convois respectifs; et aussi, copie de tous relevés indiquant les résultats de l'emploi desdits contrôleurs.—M. Emmerson.

Copies de tous papiers, documents, preuve, rapports, lettres, correspondance, etc., concernant la destitution de G. M. Ullyot, commis dans le bureau des terres à Saskatoon.—M. McCraney.

Copies de tous papiers, documents, preuve, rapports, lettres, correspondance, etc., concernant la destitution de H. B. Manley, commis dans le bureau des terres à Saskatoon.—M. McCraney.

Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance concernant la destitution de Donald Chisholm douanier de Tracadie, comté d'Antigonish.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, rapports et documents concernant la destitution de Alexander R. McAdam, officier des pêcheries dans le comté d'Antigonish, N.-E., et la nomination de son successeur.—M. Chisholm.

Copie de tous les rapports, lettres, message, correspondances, recomandations et documents concernant la nomination de F. X. Roy comme maître de poste de Saint-Philippe de Néri, et l'établissement subséquent d'un nouveau bureau de poste au même endroit sous le nom de Saint-Philippe-Est.—M. Lapointe (Kamouraska).

Etat indiquant le nombre d'accidents aux portes d'écluses et ponts sur le canal Welland pendant l'année expirée le 25 novembre 1912, la nature des accidents, le montant du dommage, dans chaque cas et le montant recouvré des propriétaires des navires par le gouvernement dans chaque cas.—M. Graham.

Copie de l'enquête faite par F. B. Atkinson, Lévis, sur un accident arrivé au cheval de Arsène Lauzier, à Amqui, comté de Rimouski, le 19 février 1912.—M. Boulay.

Liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de l'Assomption, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées, ainsi que les noms des successeurs des fonctionnaires destitués.—M. Séguin.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Robert C. Morrison, maître de poste à St. Peters, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi copie de tous les documents relatifs à la nomination du successeur de M. Morrison.—M. Kyte.

Copie de toute correspondance concernant le transfert de l'hôpital de marine à Pictou à la ville de Pictou ou à toute autre corporation ou personne.—M. Macdonald.

Copie de tous ordres, lettres, télégrammes et autres documents, concernant la nomination du lieutenant-colonel Warburton comme chef du service médical au camp de Charlottetown en 1912, et de toutes lettres ou télégrammes concernant sa révocation et son remplacement par son subordonné, le lieutenant-colonel Jenkins.—M. Macdonald.

Copie de toutes les accusations portées contre Duncan McLeod, évaluateur douanier à Sherbrooke, Qué.; de tous les renseignements obtenus à l'égard de sa conduite en rapport avec des saisies de marchandises effectuées par des fonctionnaires douaniers spéciaux, et à la suite d'enquête; de tous les rapports d'enquête, du décret du conseil révoquant le dit Duncan McLeod, et de toute la correspondance échangée entre lui et le ministère des Douanes.—M. McCrae.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine Pope, gardien de phare à Scatarie, Cap-Breton-sud, N.-E., et de la preuve et rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Carroll.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Frederick Mitchell, maître de poste à Dominion, Cap-Breton-sud, N.-E., et de la preuve et rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Carroll.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du Dr Freeman O'Neil, médecin du port à Louisbourg, Cap-Breton-sud, N.-E., et de la preuve et rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Carroll.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Joseph McMullan, maître de poste à Bridgeport, Cap-Breton-sud, N.-E., et de la preuve et rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Carroll.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Frederick Mitchell, maître de poste à Dominion, Cap-Breton-sud, N.-E., et de la preuve du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Carroll.

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Angus McGillivray, employé de douane à Glace-Bay, Cap-Breton-sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à son renvoi et à la nomination de son successeur.—M. Carroll.

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Joseph McDonald, employé de douane à Sydney, Cap-Breton-sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à son renvoi et à la nomination de son successeur.—M. Carroll.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine W. W. Lewis, préposé à l'engagement des matelots, à Louisbourg, Cap-Breton-sud, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Carroll.

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Mlle Annie Gallinan, maîtresse de poste à Whitney-Pier, Cap-Breton-sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur.—M. Carroll.

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Mlle Gertie Lewis, maîtresse de poste à Main-à-Dieu, Cap-Breton-sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur.—M. Carroll.

Copie de toutes lettres, correspondances, de tous télégrammes et autres documents se rapportant au renvoi d'office de Patrick Shea, maître de poste à Tompkinsville, comté de Guysborough, N.-E.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, de tous télégrammes et autres documents se rapportant au renvoi d'office de Charles E. Aucoin, percepteur des douanes à Chéticamp, comté d'Inverness, N.-E., et de la preuve entendue et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en ce cas; aussi un état détaillé du coût de chaque enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, et de tous télégrammes et autres documents se rapportant au renvoi d'office de Charles McLean, maître de poste à Strathorne, comté d'Inverness, N.-E.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de toutes accusations, correspondances, lettres et de tous télégrammes et autres documents se rapportant au renvoi d'office d'Angus R. Macdonald, maître de poste à Broad-Cove-Chapel, comté d'Inverness, N.-E.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Dan McEachern, maître de poste à McEachern's Mills, Broad-Cove-Chapel, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. —M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc, relatifs à la destitution de D. R. McKay, maître de poste à East-Lake-Anslie, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de D. C. Macdonald, maître de poste à East-Lake-Anslie, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John McPhail, maître de poste à Scotsville, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Allen Gillis, maître de poste à Gillisdale, S.W. Margaree, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de David Shaw, maître de poste à Marsh-Brook, Nouvelle-Ecosse, Margaree, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de David Fraser, maître de poste à N.E. Margaree, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondances, lettres, télégrammes, etc., re latifs à la destitution de Havelock McLeod, maître de poste à Big-Intervale, N.E. Margaree, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John McRae, gardien de phare à Margaree-Island, comté d'Inverness, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin à ce sujet, aussi, état détaillé des frais de cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant le renvoi d'office de A. A. Chisholm, surintendant de pêcheries à Margaree-Fork, comté d'Inverness, N.-E.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de William A. Duan, gardien de phare à Green-Island, comté de Richmond, N.-E., et des témoignaes entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, aussi, état détaillé des dépenses entraînées par cette enquête.—M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Edouard Landry, gardien de phare à Petit-de-Grat, comté de Richmond, N.-E., et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin à ce sujet, et aussi, état détaillé des dépenses entraînées par cette enquête.—M. Kyte.

Copie de toutes lettres, soumissions, contrats, papiers et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries, concernant la passation et la cancellation d'un contrat ou arrangement entre ledit département et Charles G. Giffin, de Issac's-Harbour (N.-E.), pour l'exécution de certains services à la homarderie dans cette localité, et aussi concernant un arrangement subséquent avec Philip McArthur pour l'exécution de services similaires.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres écrites au ministre des Travaux publics ou à quelqu'un de ses officiers, ou à quelque membre du Gouvernement, depuis le 10 octobre 1911, par G. A. R. Rowlings, John S. Wells et S. R. Griffin au sujet de la construction de travaux publics dans le comté de Guysborough (N.-E.), et aussi copie de toutes réponses à ces lettres.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, renseignements, condamnations et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries ou de quelqu'un de ses officiers, concernant la poursuite intentée en 1910 contre George Rowlings et James Rowlings, de Musquodoboit-Harbour, comté de Halifax, pour violation des règlements de pêche.—M. Sinclair.

Copie de toutes les plaintes et accusations portées contre Elias Rawding, maître de poste à Clementsport, comté d'Annapolis, N.-E.), et de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes se rapportant en quoi que ce soit à sa destitution et à la mominations de son remplaçant.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres adressées au très honorable premier ministre ou au ministre des Chemins de fer ou à tout autre membre du cabinet depuis le 10 octore 1911 par S. R. Griffin, Goldboro (N.-E), John S. Wells, White-Head (N.-E.), et G. A. R. Rowlings, Sydney (N.-E.), concernant un embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysborough (N.-E.), et de toutes réponses à ces lettres.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, papiers et documents de toute nature, concernant un certain contrat pour le transport des malles entre Back-Shore et Pictou, comté de Pictou, depuis le

décès de l'entrepreneur D. G. McKay en 1912. —M. Macdonald.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes, pétitions et autres documents concernant la destitution de John H. McMillan, surintendant de la homarderie de Isaac's-Harbour (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête faite par M. H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Sinclair.

Copie de toute la correspondance, des lettres, télégrammes et rapports au sujet du terme apporté au contrat de H. D. Decoste pour le transport du courrier entre la station de Linwood et le bureau de poste du même nom, et l'adjudication d'un nouveau contrat à D. Delevey, pour le même service à partir du 1er janvier 1913.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John C. McNeil, gardien de phare à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-nord et Victoria.—M. McKenzie.

Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, accusations et autres documents concernant la destitution de Angus Cameron, ci-devant maître de poste à Fairlight, Sask., et de la preuve faite à l'enquête tenue par M. Dorsett.—M. Turrif.

Copie de tous papiers concernant l'enquête et la destitution d'Hélène Joubert, maîtresse de poste de Sayabec, Québec.—M. Lemieux.

Copie de tous papiers et correspondance concernant la réclamation de Charles Meunier, ci-devant percepteur de douane à Marieville, Québec, pour loyer.—M. Lemieux.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Thomas Cameron, douanier à Andover, N.-B., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. E. T. C. Knowles à ce sujet.—M. Michaud.

Copie de tous les documents, lettres, accusations et correspondance entre le département de la Marine et des Pêcheries et toutes personnes au sujet de la destitution de Jos. Lord, gardien du phare à la Pointe-à-la-Mule, sur la rivière Richelieu, dans la paroisse de Saint-Blaise, comté de Saint-Jean et Iberville, et de tous les rapports touchant la destitution du dit M. Lord.—M. Demers.

Copie de tous les documents, lettres, accusations et correspondance entre le département des Chemins de fer et Canaux et toutes personnes, au sujet de la destitution de M. François Chagnon, éclusier à Saint-Jean, comté de Saint-Jean et Iberville, et de tous les rapports touchant la destitution du dit M. Chagnon.—M. Demers.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Colin McIsaac, douanier à Port-Hood, comté d'Inverness (N.-E.). —M. Chisholm (Inverness).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. F. McLean, surintendant de pêcheries à Port-Hood, comté d'Inverness (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., au sujet de la destitution et du maintien à son poste de M. Stanley Porter, maître de poste à Port-Maitland, comté de Yarmouth (N.-E.); de tous les témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par Charles Lane en la matière; avec relevé en détatil des dépenses entraînées par cette enquête.—M. Law.

Copie de tous papiers, documents, preuve, rapports et correspondance concernant la destitution de Thomas H. Hall, sous-percepteur de douane à Sheet-Harbour (N.-E.).—M. Maclean (Halifax).

Relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service décrétés par l'administration actuelle, jusqu'à ce jour, dans la circonscription électorale de Victoria (Alta). les noms des employés révoqués, les raisons de leur renvoi, les accusations portées contre eux; copie de toute la correspondance en l'espèce, de tous les témoignages entendus aux enquêtes et des rapports de ces enquêtes, là où il y a eu enquête; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par lesdites destitutions, et des noms des personnes qui ont recommandé la nomination des remplaçants—M. White (Alberta).

Copie de toute correspondance et papiers conecrnant l'augmentation du salaire de M. Sévigny, employé du bureau d'immigration à Montreal.—M. Carvell.

Copie de toute correspondance échangée entre le docteur Marcotte, M. Lavallée, M.P., et l'honorable ministre des Postes et le ministre de l'Agriculture concernant la nomination d'un médecin de santé additionnel à la station de quarantaine de la Grosse-Ile.—M. Lemieux.

Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitutiton de Samuel Atwood, Atwood's-Brook, comté de Shelburne, N.-E.—M. Law.

Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportent à la destitution de Elnathen D. Smith, gardien des pêcheries, Shag-Harbour, comté de Shelburne, N.-E.—M. Law.

Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, corresopndance, etc., se rapportant à la destitution de T. Doane, maître de poste, à Shag-Harbour, comté de Shelburne, N.-E., et à la nomination de son successeur.—M. Law.

Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de John C. Morrison, maître du havre, à Shelburne, N.-E.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de John Fredericks, gardien du quai à East-Jordan, comté de Shelburne, N.-E.—M. Law.

Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de John Fredericks, gardien du phare à East-Jordan, comté de Shelburne, N.-E.—M. Law.

Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Mme Spinney, maîtresse de poste à Upper-Fort-La-Tour, comté de Shelburne, N.-E.—M. Law.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelque autre département du Gouvernement, concernant la destitution projetée de J. J. McNeil, à Grant's-Lake (N.-E.); et

aussi, dans le cas où une enquête a eu lieu, état donnant les noms de tous les témoins interrogés, et le montant des frais de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres et autres documents concernant le contrat pour le transport des malles entre Scotsburn-Station et West-Branch, River-John, comté de Pictou, en 1912. —M. Macdonald.

Copie de toutes lettres et autres documents concernant l'établissement gratuit d'un service postal rural entre Merigonish-Station, comté de Pictou et Arisaig, dans le comté d'Antigonish, en 1912.—M. Macdonald.

Copie de toutes lettres et autres documents concernant l'établissement gratuit d'un service postal rural entre Saltspring et West-River-Station, comté de Pictou, en 1912.—M. Macdonald.

Copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant la destitution de James Arbuckle, gardien des édifices publics à Pictou, et la nomination de deux personnes pour le remplacer.—M. Macdonald.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et documents ou autres communications échangés avec le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'un de ses officiers au sujet des poursuites intentées aux personnes suivantes. Sam Stewart, Melvin Hart, Andrew McNeil, Thomas McNeil, Hugh Malcolm, Tom Moffatt, James Waddin, Samuel Wright et Dougall Higgins, de Westville, comté de Pictou, pour infraction à la loi des pêcheries; aussi, copie de toutes requêtes ou lettres concernant la remise des amendes imposées— aussi, copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant une accusation portée contre Rod Martin, de Westville susdit, garde-pêche, pour pêche illégale et autres infractions.—M. Macdonald.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, rapports, cautionnements et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant le contrat pour le transport des malles entre Linwood, ou quelque point de l'Intercolonial dans le comté d'Antigonish (N.-E.), et Grosvenor, comté de Guysborough (N.-E.).—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant la destitution de James Bowles, maître de poste à Alder-River (N.-E.), et dans le cas où il y aurait eu enquête, les noms de tous les témoins examinés, copie de la preuve, et relevé des dépenses de ladite enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, rapports, cautionnements et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant l'adjudication du contrat pour le transport des malles entre Sherbrooke, comté de Guysborough (N.-E.), et Mosher's-River, comté de Halifax (N.-E.), pour les années 1911 et 1912.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, rapports, cautionnements et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant l'adjudication du contrat pour le transport des malles entre Guysborough et Charlos-Cove, comté de Guysborough (N.-E.), pendant l'année 1912.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, rapports, cautionnements et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant la destitution de George Taylor, maître de poste à Bickerton (N.-E.), et dans le cas où il y aurait eu enquête, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des dépenses de ladite enquête. —M. Sinclair.

Copie de tous les arrêtés ministériels, mémoires ou instructions transmises ou écrites à H. P. Duchemin, touchant sa nomination comme commissaire chargé de faire des enquêtes au sujet d'ingérence politique outrée dans la province de la Nouvelle-Ecosse; aussi, copie de toutes les lettres dudit H. P. Duchemin reçues par l'un ou l'autre des départements de l'administration en ce qui se rapporte à ces enquêtes depuis la date de sa nomination comme commissaire, et de toutes les instructions, de quelque nature que ce soit, à lui adressées à quelque temps que ce soit en rapport avec ces enquêtes.—M. Sinclair.

Copie de tous les télégrammes, lettres, requêtes, accusations, preuve, rapports et autres documents en la possession du département des Postes, ou de l'un quelconque des départements de l'administration, touchant la destitution du capitaine Freeman Myers, maître de poste à Cole-Harbour, comté de Guysboro (N.-E.), et, s'il y a eu enquête, liste des noms de tous les témoins entendus, copie de la preuve, et état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de tous les télégrammes, lettres, requêtes, accusations, preuve, rapports et autres documents en la possession du département des Chemins de fer et Canaux, ou de l'un quelconque des départements de l'administration touchant la destitution d'Alex. McInnis, inspecteur des wagons du chemin de fer Intercolonial à Mulgrave (N.-E.), et, s'il y a eu enquête, liste des noms de tous les témoins entendus, copie de la preuve, et état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Chemins de fer ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Philip H. Ryan, employé de l'Intercolonial à Mulgrave (N.-E.); et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de ladite enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant la destitution de John S. Reeves, maître de poste à Mulgrave (N.-E.); dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de ladite enquête.— M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Standford Langley, maître de poste à Isaac's-Harbour-nord (N.-E.); et dans le cas où il y aurait eu une enquête, les noms des témoins interrogés, la co-

pie de la preuve et le relevé détaillé des frais de ladite enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Levi Munroe, maître de havre à White-Head (N.-E.); et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de ladite enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Patrick Conway, gardien de phare à White-Head-Island (N.-E.); et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de ladite enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département, concernant la destitution de David Reid, gardien de pêcheries à Port-Hilford (N.-E.); et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de ladite enquête.—M. Sinclair.

Copie du rapport adressé au ministre des Chemins de fer et Canaux par le parti d'ingénieurs du gouvernement qui ont inspecté le chemin de fer de Québec à Saguenay en décembre 1912 et janvier 1913.—M. Lemieux.

Copie de toutes lettres, correspondance, etc., concernant la demande de suspension par H. Boulay, de J. Stahl, assistant-inspecteur d'immigration sur les chemins de fer.—M. Boulay.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, soumissions, acceptations de soumissions, etc., en la possession du département des Chemins de fer et Canaux, ou l'un ou l'autre des départements de l'administration, datés depuis le 1er juillet 1912, au sujet de la fourniture de la glace pour le besoin de l'Intercolonial à Mulgrave (N.-E.).—M. Sinclair.

Copie de tous les documents, correspondance, etc., touchant la demande faite par la Long Sault Development Company à l'effet d'élever, jusqu'à celui de l'eau du lac Saint-François, le niveau du fleuve Saint-Laurent en amont des rapides du Long-Sault, de la rive américaine à la rive canadienne.—M. Lemieux.

Copie de tous les documents, correspondance, etc., touchant la demande faite par l'Eastern Canada Power Company à l'effet d'élever, jusqu'à celui de l'eau du lac Saint-François, le niveau du fleuve Saint-Laurent dans les environs des rapides du Coteau, des Cèdres, de la Roche-Fendue et des Cascades.—M. Lemieux.

Copie de toutes accusations, lettres, correspondance, télégrammes et autres documents concernant la destitution de E. A. Asker, maître de havre à Campbellton.—M. Reid (Ristigouche).

Copie de toutes les requêtes adressées depuis le 1er octobre 1911 au Gouverneur en conseil, ou à l'un ou l'autre des membres de l'exécutif, demandant le rappel ou le réajustement des droits sur le ciment; de toutes les lettres adressées aux ministres individuellement à ce même sujet; de toute la correspondance et de tous les décrets du conseil.—Sir Wilfrid Laurier.

Copie du rapport de la commission chargée de faire une enquête au sujet des accusations portées contre la United Shoe Company; du décret du conseil nommant la commission; de l'accusation qui a donné lieu à ce décret, et des mesures, s'il en est, prises par l'administration à la suite du rapport de la commission, soit par décret du conseil, soit autrement.—Sir Wilfrid Laurier.

Copie de l'enquête tenue au mois de novembre 1912 par M. Macdonald, surintendant de l'Intercolonial à Lévis, contre Alfred Tanguay, employé du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Charles, comté de Bellechasse.—M. Lapointe (Kamouraska).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., concernant la destitution de John R. McLennan, concierge de l'édifice public à Inverness-Town, comté d'Inverness (N.-E.); des témoignages entendus; du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin en la matière; aussi, un état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., concernant la destitution de Alex. McQuinn, maître de poste à Kewstoke, comté d'Inverness (N.-E.); des témoignages entendus; du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin en la matière; aussi, un état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes entre l'honorable ministre des Postes ou le département des Postes et toute personne ou personnes concernant la destitution ou la demande de destitution de D. A. Redmond, ci-devant maître de poste à Brinston (Ont.)—M. Graham.

Copie de toute correspondance, papiers, etc., concernant la demande formulée par James McKelvey, de Sarnia (Ont.), pour l'obtention de l'octroi aux volontaires qui ont fait du service lors de l'invasion féniane.—M. Pardee.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Chemins de fer et Canaux ou dans quelqu'autre département, concernant la destitution de A. J. Wilkinson, de Mulgrave (N.-E.); et s'il y a eu enquête, un état donnant les noms de tous les témoins interrogés et le détail des frais de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Arthur Talbot comme maître de poste à Robertsonville, comté de Mégantic.—M. Pacaud.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, accusations, requêtes, etc., de quelque nature que ce soit, reçus par le Gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses membres, touchant la conduite, en tant que maître de poste, de J. Morgan, qui fut directeur de la poste au village d'Ailsa-Craig, et en rapport avec une enquête au sujet de telle conduite.—M. Ross.

Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, notes de calpins et autres documents concernant et démontrant les travaux exécutés en juin et juillet 1912, par les inspecteurs de homesteads Brandt, Balfour, Ouellette et

Sipes, dans l'agence des terres de Régina.—M. Martin.

Etat indiquant les dépenses des inspecteurs de homesteads Brandt, Balfour, Ouellette et Sipes en juin et juillet 1912.—M. Martin.

La séance est levée à six heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 30 janvier 1913.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. M. FOSTER:

Le 1er volume du rapport du département du Commerce et de l'Industrie, pour l'exercice clos le 31 mars 1912.

DEPOT D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN.

M. TURRIFF demande à déposer un projet de loi (n° 104), tendant à modifier la loi relative au chemin de fer Pacifique-Canadien, chapitre 1er des Statuts de 1881.

—On se rappelle qu'il y a quelques années le Gouvernement a pris des mesures pour s'assurer du coût de la construction du Pacifique-Canadien et pour savoir si le temps n'était pas arrivé où la compagnie devait bénéficier des avantages de l'article 20 de l'annexe A de la loi du chemin de fer du Pacifique-Canadien. La compagnie a fait remarquer au ministre de la Justice de l'époque que ce serait pour elle un travail long et dispendieux de dresser un état relatif au coût de la ligne et qu'elle accepterait volontiers de renoncer aux avantages ou aux droits dont elle pouvait bénéficier, en vertu de cet article, et de se placer sans réserve sous la juridiction de la commission des chemins de fer, aux mêmes conditions qui étaient applicables à toute autre compagnie de chemin de fer canadien. Le Gouvernement a consenti à laisser l'affaire en l'état et elle est toujours restée ainsi depuis lors. Dans dix ans d'ici ou même vingt ans, la compagnie du Pacifique-Canadien pourrait revenir et déclarer que cette lettre a été écrite simplement par un fonctionnaire de la compagnie, sans aucune autorisation, et qu'elle ne se proposait pas de s'y conformer. Par conséquent, ce que j'ai en vue, c'est d'abroger simplement l'article 20 de l'annexe A de la loi autorisant le chemin de fer du Pacifique-Canadien, ce qui placera la compagnie dans la position qu'elle a volontairement prise.

(La motion est adoptée et le bill subit la 1re lecture.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérique.)

RECENSEURS DANS BONAVENTURE.

M. MARCIL demande:

1. Le ministre de l'Agriculture a-t-il été prié de s'enquérir de la disparition de certains chèques émis par son département en faveur de certains recenseurs dans le comté de Bonaventure en août ou septembre 1911, et qui ne sont pas parvenus aux intéressés?

2. Si la chose n'a pas encore été faite, le ministre se propose-t-il de faire une enquête à ce sujet?

M. FOSTER:

1. Une communication a été adressée au ministre de l'Agriculture le 17 juin 1912 pour attirer l'attention sur le fait qu'un grand nombre de recenseurs du comté de Bonaventure n'avaient pas été payés entièrement de la somme qui leur était due pour leur travail, et pour demander ce qui s'était passé. Voici les faits: La division du recensement a été informée en mars que certains recenseurs se plaignaient d'avoir reçu leur chèque pour le solde de leur compte seulement et non pour le principal. Cela a amené la découverte que les premiers chèques envoyés aux recenseurs en septembre 1911 n'avaient pas été éreçus. Le département des Postes a été immédiatement requis de retrouver les chèques manquants, ce qu'il n'a pas pu faire. Des bons d'indemnité ont été alors nécessaires pour permettre l'émission de chèques en duplicata. Après quelques retards dus à des erreurs commises dans la rédaction des bons, des chèques en duplicata ont été émis. Quand les bons eurent été corrigés, des chèques ont été émis en duplicata et le dernier a été envoyé au mois de septembre de l'année dernière.

2. Dans les circonstances une enquête ne semble pas nécessaire.

INTERCOLONIAL—EMBRANCHEMENT DE COUNTRY HARBOUR.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

A-t-il été fait une étude du tracé de la voie ferrée projetée entre Country-Harbour, comté de Guysboro, et l'Intercolonial en passant par la vallée de la rivière du Sud? Dans l'affirmative, un rapport a-t-il été fait?

M. COCHRANE: Le département n'a pas connaissance qu'une étude semblable ait été faite.

SERVICE DE LA POSTE A MEDICINE-HAT.

M. BUCHANAN demande:

1. A-t-il été demandé au département des Postes d'établir un service de facteurs dans la cité de Medicine-Hat?

2. Dans l'affirmative, quand ce service commencera-t-il?

M. PELLETIER:

Des instructions ont été données le 28 courant pour établir un service de facteurs à Medicine-Hat. Il n'est pas possible de dire la date exacte à laquelle ce service commencera, mais ce sera sans aucun doute la semaine prochaine ou dans dix jours.

EAU POTABLE POUR LE PARLEMENT.

*M. EDWARDS demande:

Quelles mesures seront prises pour procurer aux députés et employés de la Chambre des communes de l'eau pure?

M. ROGERS: Les Communes est le Sénat sont approvisionnés avec de l'eau potable pure et stérilisée au moyen du stérilisateur Forbes qui est basé sur le principe de l'ébulition. L'eau passe ensuite des réservoirs par un serpentin en métal galvanisé, dans une glacière placée sous le stérilisateur et se rend à sept robinets répartis ainsi qu'il suit dans l'édifice: deux dans la salle des Communes à chacun desquels est adapté un filtre, un en dehors de la porte ouest de la salle où se trouve un réfrigérateur; un dans la salle n° 16 et trois dans les différents corridors, un à chaque étage. Les caisses-réservoirs dont il est parlé plus haut contiennent une réserve d'environ 1,000 gallons d'eau et comme le liquide reste quelque temps dans le réservoir avant d'être filtré, il n'y a pas de dépôt dans le filtre. Ces robinets sont nettoyés à la vapeur une fois par mois; mais les filtres sont nettoyés deux fois par semaine en faisant passer l'eau en sens contraire. L'approvisionnement d'eau est examiné une fois par mois par le docteur C. H. Higgins, pathologiste du ministère de l'Agriculture, et ses rapports démontrent que l'eau qui passe par ces filtres n'a jamais été contaminée. Durant la récente enquête municipale, le docteur Higgins a déclaré dans son témoignage que les salles du Parlement avaient la meilleure eau de la ville grâce à son appareil à stériliser. En ce moment, le stérilisateur Forbes ne fonctionne pas au Sénat, en conséquence l'alimentation de l'eau y est fournie par l'appareil de la salle des Communes. Des réservoirs à eau potable sont placés dans sept endroits différents dans les salles des Communes. Ces réservoirs sont divisés en deux compartiments, un pour l'eau potable et l'autre pour la glace, de telle sorte que l'eau, après avoir été stérilisée, ne puisse pas être de nouveau contaminée par l'addition de glace impure.

A ce sujet, je désire attirer l'attention sur le fait que dans chacun des réservoirs d'eau que nous avons fournis, il y a deux robinets, un pour soutirer l'eau de la glace fondue qu'il faut faire couler pour l'empêcher de s'accumuler, et l'autre pour l'eau potable. L'eau provenant de la glace fondue est nécessairement impure, parce qu'elle n'a pas été stérilisée, mais malgré cela quelques députés et des employés persistent à la boire au lieu de l'eau pure, probablement parce qu'elle est plus fraîche que l'autre; ceux qui agissent ainsi courent un grand risque, mais il n'auront qu'à s'en prendre à eux-mêmes. Mon attention a été attirée sur le fait que dans les salles de plusieurs députés il y avait des cruches qui étaient remplies d'eau et de glace. L'eau est stérilisée, mais en y mettant de la glace, elle devient de nouveau plus ou moins contaminée. Je désire attirer l'attention des députés sur cela et leur conseiller d'éviter de mettre de la glace dans les cruches à eau de leurs chambres.

M. BUCHANAN.

LES FACTEURS DE LA POSTE.

M. MARTIN (Regina) demande:

1. Le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres a-t-il reçu des requêtes des facteurs des postes du Canada demandant la journée de travail de huit heures?

2. Des représentations ont-elles été faites au sujet du poids des objets postaux portés par les facteurs, de leur salaire, et des conditions générales qui intéressent cette classe de fonctionnaires?

3. Le Gouvernement a-t-il pris en considération les questions mentionnées dans les Nos 1 et 2 ci-dessus? Dans l'affirmative, quel en a été le résultat?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. Oui.

3. Un examen favorable a déjà été fait de la demande relative à la journée de huit heures et de la question de limiter le poids du courrier distribué par les facteurs. Les autres questions dont il s'agit sont soumises à l'examen du département et leur prise en considération est réunie à l'examen de la demande des compagnies de tramways qui réclament une augmentation énorme pour le transport des facteurs.

LES EMPLOYES DE LA POSTE DANS LES VILLES.

M. MARTIN (Regina) demande:

1. Le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres a-t-il reçu des représentations demandant que la loi du Service civil soit amendée en prescrivant l'abolition de la classification actuelle des employés dans les bureaux de poste des cités et la remplaçant par la création de deux classes: commis et surveillants?

2. Le Gouvernement a-t-il reçu des représentations demandant une augmentation générale des salaires des employés dans les bureaux de postes des cités?

3. Des mesures législatives portant sur les questions 1 et 2 seront-elles présentées à la présente session?

M. PELLETIER:

1 et 3. La question n'a pas encore été mise à l'étude.

2. Le 1er avril dernier, il y a eu une augmentation générale de $250,000 dans les salaires.

LA LOI DES CEREALES.

M. KNOWLES: Le ministre du Commerce est-il en état de répondre à ma question de l'autre jour et de dire si, par les amendements ce qu'il doit faire à la loi concernant les céréales, il se propose d'établir des marchés d'échantillons à d'autres endroits qu'à ceux où il y en a actuellement, et de nommer un bureau de surveillance, dans ces localités?

L'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Je demanderai à mon honorable ami de vouloir bien attendre jusqu'à demain.

DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF A LA RADIOTELEGRAPHIE.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la 2e lecture du bill n° 26, concernant la radiotélégraphie.

—Ce projet de loi au sujet duquel j'ai donné des explications lors de la première lecture, avait été réservé pour permettre aux intéressés d'être entendus. Plusieurs représentations nous ont été faites et je propose maintenant que le bill soit lu une deuxième fois, pour qu'il soit renvoyé au comité de la Marine et des Pêcheries, qui me paraît être le comité compétent pour étudier cette question. Les intéressés pourront faire valoir leurs objections et le bill sera étudié à fond, dans tous ses détails. Les représentants du commerce maritime doivent se réunir ici la semaine prochaine et j'ai cru qu'il serait à propos de les faire entendre devant le comité.

M. LEMIEUX: Je n'ai aucun commentaire à faire sur ce bill, si ce n'est pour en recommander l'adoption. Le Canada a-t-il adhéré à la convention concernant la radiotélégraphie?

M. HAZEN: Oui.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu une 2e fois et renvoyé au comité permanent de la marine et des pêcheries.)

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL MODIFIANT LA LOI DES BANQUES.

La Chambre passe à la suite de la délibération de la motion de l'honorable M. W. T. White (ministre des Finances), ajournée le 28 janvier, pour la 2e lecture du bill n° 36 concernant les banques.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Depuis un certain nombre d'années, cette question des banques excite un vif intérêt dans tout le pays, à en juger par les discussions qu'elle a provoquées dans les réunions publiques, dans cette Chambre et dans les journaux. Les raisons qui en ont retardé le règlement jusqu'aujourd'hui sont bien connues de la Chambre et du public. Mais même en dehors de toutes ces discussions, cette question a une importance que nous devons tous reconnaître.

Je n'ai pas l'intention de faire des comparaisons entre notre système de banque et celui des autres pays. Je laisse cela à d'autres plus compétents que moi. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le débat qui vient d'avoir lieu. Je n'ai aucun doute que tous mes collègues ont apprécié comme moi l'admirable discours, je devrais plutôt dire l'admirable traité de l'honorable député de York-sud (M. Maclean) sur cette question. Ce discours fourmille de conseils utiles et mentionne plusieurs réformes qui méritent certainement la plus sérieuse attention de la Chambre. Je laisserai de côté les propositions les plus radicales de mon honorable ami, mais j'ajouterai que quelques-unes des réformes qu'il demande méritent d'être prises en considération.

Nous avons eu aussi un discours très documenté de l'honorable député de Middlesex-ouest (M. Ross) et je n'ai aucun doute que la Chambre tirera partie de plusieurs des propositions qu'il nous a soumises. Les questions qu'il a traitées agitent l'opinion publique depuis plusieurs années.

Je n'ai pas le moindre doute que la Chambre a aussi écouté avec intérêt les commentaires de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) avec un courage qu'on ne peut qu'admirer, il a préconisé des réformes qui ne manqueront pas d'être appréciées par le public, si la Chambre néglige d'en tenir compte. J'ai parlé du courage de l'honorable député et il en faut assurément pour traiter cette question comme il l'a fait, en dépit de ses affiliations politiques et autres. Lorsque, dans l'étude d'une question, il faut tenir compte non seulement des besoins du pays, mais aussi des exigences et des intérêts des partis politiques, il faut du courage pour s'élever au-dessus de toutes ces considérations. L'honorable député de Middlesex-ouest n'a pas combattu les opinions des chefs du parti auquel il appartient, mais l'honorable député d'Ontario-nord n'a pas hésité à combattre les propositions de ceux pour lesquels il professe un profond respect et qui sont ses amis et ses associés politiques. Depuis que ce discours a été prononcé, nous avons pu nous faire une idée des difficultés qu'il a eu à surmonter. Pendant qu'il parlait, il a été soutenu et applaudi par un grand nombre de ceux qui siègent à ses côtés, mais, depuis, un changement semble s'être opéré et l'attitude prise par le ministre des Finances fait mieux ressortir encore le courage dont l'honorable député d'Ontario-nord a fait preuve. Je ne blâme pas cette attitude prise par l'honorable ministre des Finances ni le solide plaidoyer de l'honorable premier ministre à l'appui des prétentions de son collègue.

Je ne me propose pas de marcher sur les traces de l'honorable député dont je viens de parler. Il a dénoncé avec beaucoup de force et de logique les nombreuses objections qu'il voit dans le projet de loi qui nous est soumis et, sur beaucoup de points, je partage entièrement sa manière de voir.

Je ne condamne pas absolument notre système, mais pour le moment, je me bornerai à parler des conditions générales et particulières de l'atmosphère dans laquelle se meuvent ceux qui dirigent nos banques et nos opérations financières.

L'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) a prononcé un excellent discours, rempli de renseignements utiles et je crois que, sur un point au moins, il a répondu à l'attente de l'honorable député d'York-sud Ce dernier dit que ce qu'il faudrait, avant d'étudier les détails de ce bill, ce serait une commission monétaire dans le genre de celle qui a été instituée aux Etats-Unis il y a environ trois ans. Il est d'avis que le public canadien manque absolument de renseignements sur la manière dont nos banques sont administrées. Il voudrait que le public en général et surtout les membres de cette Chambre, fussent mis au courant des détails de l'administration des banques, du fonctionnement et du mode d'opération de nos grandes institutions, afin que nous soyons mieux en état d'étudier et de décider cette question. Après avoir entendu le discours de l'honorable député de Simcoe-nord, j'ai cru que le but visé par l'honorable député de York-sud allait être atteint. L'honorable député de Simcoe-nord nous a expliqué le manière d'opérer des banques, non seulement au Canada, mais dans le monde entier, avec une profusion de détails et une clarté qui rendent probablement inutile l'institution d'une commission monétaire.

J'ai dit que je parlerais plutôt de l'ambiance que des détails du bill. Je considère que le moment est bien choisi pour aborder ce côté de la question, car elle est si vaste et atteint des intérêts si multiples, qu'avant d'entreprendre l'étude des articles du bill, il est bon de s'entendre sur les conditions et les influences ambiantes qui entourent tout notre système de banques ainsi que les prérogatives que nous accordons à ces institutions. Je pose comme base que la loi des banques, telle que nous l'avons depuis dix ans, a eu pour effet la formation du plus puissant monopole qui existe actuellement au Canada.

Ce monopole est non seulement puissant, il est aussi tyrannique au plus haut point. Tous les paragraphes du bill respirent la tyrannie. L'association des banquiers canadiens n'est pas une institution comme les autres. Elle possède des pouvoirs que ne possèdent pas les autres associations.

M. EMMERSON.

Ces pouvoirs sont arbitraires et exercés d'une manière autocratique. Dans le cours ordinaire des affaires, soit dans le commerce ou l'industrie, lorsqu'une faillite se produit, les créanciers ont leur mot à dire dans le choix du liquidateur. Mais quand une banque devient en mauvaises affaires, l'association des banquiers intervient, s'empare de l'administration, sans s'inquiéter des actionnaires, des déposants ni des autres intéressés. Ce pouvoir exorbitant n'est pas toujours exercé dans l'intérêt des actionnaires, ni surtout dans l'intérêt des déposants qui sont les créanciers de cette banque. L'association des banquiers prend en main l'administration d'une banque en déconfiture, elle s'empare de l'actif, elle nomme un syndic et fait tout ce qu'elle veut, sans s'inquiéter des créanciers et des actionnaires. Les choses se passent absolument comme je viens de le dire et c'est pourquoi je dis que l'association des banquiers possède des pouvoirs autocratiques. C'est une grande question de savoir s'il ne serait pas à propos d'imposer des restrictions à ce pouvoir despotique. Je n'ignore pas que la situation actuelle trouve de nombreux défenseurs et que ces derniers donnent d'excellentes raisons pour appuyer leurs prétentions. Les mêmes raisons peuvent être invoquées en faveur d'un gouvernement despotique. L'autocratie gouvernementale peut être défendue. Tout dépend de l'autocrate ou du despote.

On a fait observer que les succés des gouvernements despotiques avaient été plus accentués que ne le furent ceux des gouvernements démocratiques, proportion gardée. Je me demande s'il se trouve ici quelqu'un qui veuille approuver la théorie dont la conclusion se résume à dire que, du fait que certaines circonstances ont favorisé le despotisme dans le passé nous devrions nous y soumettre en ce pays. Le système de banques que nous avons ici nous a permis de réaliser d'excellentes fins et—je suis prêt à l'annoncer en toute franchise—il a contribué d'une façon palpable au progrès de nos industries et à celui de notre commerce. Toutefois, je n'admettrai pas, parce que cela m'est impossible, en vérité, que ce système est parfait et que nous ne devons pas remédier aux imperfections que l'on y relève. Accepter cet état de choses pour le simple motif qu'il a subsisté au Canada depuis tant et tant d'années, ce n'est pas, à mon estime, raisonner suivant la justice et l'équité. D'autre part, dire que ce système a fonctionné assez bien, ne constitue pas un motif pour ce Parlement de dire qu'il est inutile de chercher à améliorer ce que nous avons déjà sous ce rapport. Nous ne pouvons sauvegarder les intérêts de notre population en invoquant le fait seul que ce système a bien fonctionné dans nombre de cas qu'on relève dans le passé.

Mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Sharpe) s'est fait l'écho, non seulement des sentiments de notre peuple en ce qui a trait aux conditions dans lesquelles se trouve ce système à l'heure qu'il est, mais encore de l'opinion qui prévaut chez une grande partie de notre population à l'endroit des privilèges dont jouissent au Canada la plupart des grandes sociétés financières. Nous rendons-nous compte combien limitées, quant aux individus, se trouvent les forces qui gouvernent les institutions de finances que nous comptons? Nous sommes-nous arrêtés à calculer le nombre d'hommes qui au Canada exercent la haute main, non seulement sur notre système de banques, mais encore sur nos compagnies d'assurances, de prêts, de crédit hypothécaire et autres? A-t-on signalé à ce Parlement que le Canada se trouve aujourd'hui, en ce qui se rattache à ses intérêts financiers, à la merci de cinquante hommes à peine? J'ai pris récemment beaucoup d'intérêt à la lecture d'un article de journal où il était question de cet état de chose. Nous savons tous qu'aux Etats-Unis le nombre de ceux qui exercent la haute main—je ne dirai pas la pleine maîtrise—sur les intérêts financiers et ceux des grandes sociétés, peut être calculé sur les doigts de nos deux mains. Les Rockfeller, les Morgan, les Vanderbilt, les Gould et quelques autres sont les hommes qui sont à la tête de toutes les grandes sociétés des Etats-Unis.

A seule fin de développer cette idée, je ne puis mieux faire que de lire certains extraits d'un livre que m'a adressé récemment le président d'une de nos universités canadiennes. Cet ouvrage traite de l'état de choses qui prévaut aux Etats-Unis; il signale les dangers et la menace qu'on trouve dans la direction qu'a prise la législation de ce pays quant à la haute main qui s'exerce sur les affaires et les intérêts financiers du Canada. J'ai éprouvé du plaisir à lire cet article qui me semble au point et très sensé. Je crois pouvoir demander à la Chambre d'écouter quelques courts extraits des premiers chapitres de ce livre. L'auteur, en parlant de l'ordre social et de l'état de choses qui ont prévalu aux Etats-Unis au cours des dix dernières années, écrit:

> La plupart d'entre nous montrent beaucoup d'émulation à l'emporter sur leurs contitoyens et s'assurant certains avantages que les autres ne pouvaient se procurer. Notre continent si vaste offrait des chances exceptionnelles dans le cas de cette grande partie américaine. Cependant, nous avons commencé à comprendre à la fin que certains avaient pris part à ce jeu en observant les règles acceptées, mais en obtenant des résultats imprévus. Les ressources naturelles de ce pays passent sous la haute main de quelques particuliers. Un nombre toujours croissant de personnes se trouve, en conséquence, obligé d'habiter une terre que possède un nombre toujours décroissant de particuliers. Les voies de trafic sont les artères du corps social, chaque wagon de marchandises constitue une artère remplie d'un sang vivifiant. Nous avons permis à des particuliers d'appliquer à leur guise leurs doigts partout où ils pouvaient arrêter la circulation de ce sang de vie. Ce sont les classes inférieures de notre peuple qui, par leurs économies, ont fourni l'argent nécessaire au développement de l'industrie du pays, mais la direction de cette dernière leur a échappé complètement. C'est un groupe limité de personnes qui absorbe les profits de notre labeur commun; la masse de notre peuple en est rendue à chercher des emplois qui leur rapportent un salaire. Des influences inconnues ont élevé le coût de la vie, et cela, au point, que des millions et des millions de nos habitants ne peuvent gagner même l'infime minimum que l'économie sociale déclare nécessaire à la santé et à la décence, et toutes les familles qui vivent sur un revenu fixe ont éprouvé un malaise mystérieux et étouffant.

Le savant écrivain ajoute:

> Tout ceci devrait être la conséquence nécessaire de notre système économique; mais ce fut une surprise douloureuse pour la plupart d'entre nous, lorsque cet état de choses atteignit son point culminant, de constater le résultat de de nos propres actes.

J'ai fait cette citation dans l'idée d'établir davantage l'état de choses qui existe présentement et qui a existé depuis dix ans aux Etats-Unis. J'ai voulu encore faire observer que les opérations qui avaient été la conséquence du système en vigueur aux Etats-Unis, suffisaient amplement à nous démontrer que les mêmes forces, les mêmes influences qui dominent au Canada, constituent une menace à l'endroit des grandes masses de notre population. Chaque disposition et chaque paragraphe de ce projet de loi suintent cette menace. Alors qu'aux Etats-Unis ces influences se limitent à dix particuliers environ qui exercent la haute main sur les grands intérêts financiers du pays, nous nous trouvons au Canada en cette posture que vingt-trois hommes exercent une autorité souveraine sur nos grandes sociétés, sur nos institutions financières, sur nos compagnies d'assurances et sur celles de prêts et de crédit. Ces gens-là ne possèdent pas toutes les actions, non, mais ils constituent des forces suprêmes dans les bureaux de directeurs; ils sont les influences qui font mouvoir et qui dirigent à volonté le corps important de ceux qui ont, d'une façon ou d'une autre, des intérêts dans ces sociétés qui s'occupent, soit de finances, soit d'industrie, soit d'assurances. Dans ce renseignement qu'on a signalé à mon attention et dont je veux faire part à la Chambre afin de le faire consigner aux Débats j'ai lu qu'une certaine personne dont il importe peu d'indiquer le nom, a composé une liste des compagnies dont le capital—obligations et actions—atteint ou dépasse $500,000, y compris encore un certain nombre de compagnies d'assurance dont le capital est moins élevé, si l'on tient compte de l'importance des fonds

qu'elles peuvent appliquer en placements; cette personne a découvert que le nombre des directeurs qui s'élève à 121 et qui dirige nos principales sociétés canadiennes, peut être réduit à 48, tous résidant au Canada, à l'exception de lord Strathcona, toutefois. De ces 121 sociétés, huit poursuivent des opérations en dehors du Canada. Ces 48 administrateurs font partie des bureaux de direction d'au moins 3 de ces 121 compagnies. Celui qui a fait cette enquête a constaté qu'à la base de tout le système économique du Canada on trouvait 23 directeurs qui sont des capitalistes intéressés dans 90 de ces 121 sociétés. Autrement dit, ces vingt-trois hommes sont, en vérité, à la base de toute la vie économique du Canada. De ces vingt-trois, neuf demeurent à Toronto—Toronto la Bonne—treize à Montréal—Montréal la Mauvaise! et un en Angleterre. Il donne un tableau qui indique le nombre total des bureaux de direction dont chacun fait partie et le partage de l'énergie de chacun dans différents champs d'actions, transport, industrie et finances; ainsi que le total du capital et de l'actif de chacune des compagnies où chacun a des intérêts. La Chambre ne s'intéresse pas en ce moment à ce tableau et je n'encombrerai pas les Débats en citant ce qu'il contient. Allusion est alors faite à un tableau dressé à seule fin de bien faire saisir la situation. Chaque groupe y est représenté par un cercle dont le contour indique, d'une façon imparfaite, le capital possédé par chacun. Ce tableau fait voir que vingt-cinq de ces quarante-huit directeurs remplissent la même fonction dans le cas de chacune de ces trois classes constituant le groupe des financiers; que seulement quatre sont directeurs dans le cas des quatre classes d'entreprises industrielles et que quatre font également partie des deux classes que comprend le groupe qui indique les compagnies de transport et les compagnies industrielles.

Cependant, ce "simple coup d'œil" nous révèle un autre détail intéressant, le nombre des directeurs qui font partie de ces trois groupes: finances, industrie et transport. Ce nombre est de vingt-trois, tel que je l'ai déjà dit. Il est représenté sur le tableau dressé par l'écrivain en question, mais que je n'ai pas l'intention de soumettre à la Chambre. On y voit, cependant, qu'il existe comme une espèce de triangle financier canadien qui a une importance sérieuse sur la situation des grandes masses de notre peuple. Au Canada la concentration du capital s'est développée sur une très grande échelle. C'est la conséquence du grand mouvement universel des grandes sociétés. Nous n'avons donc pas besoin de nous étonner, si nous apprenons que l'on trouve la base du régime économique du Canada dans ce triangle dont je parle, et qui est formé par vingt-trois capitalistes financiers dont dépendent, dans une très large mesure, la forme et la direction de notre prospérité matérielle.

Monsieur l'Orateur, ces faits que l'on peut corroborer en compulsant les états fournis par les sociétés qui composent ces différentes catégories, sont certainement de nature à alarmer même cette Chambre à l'endroit d'un grand nombre des dispositions contenues dans ce projet de loi. Je puis dire, en toute liberté, que dans cette lutte qui se poursuit entre les intérêts des sociétés et le peuple de ce pays, je prends partie pour le plus faible, le peuple, dans le cas qui nous occupe. Je reconnais également qu'une des forces vitales et puissantes sur lesquelles nous devons compter, se retrouve dans les banques du Canada.

En discutant ce projet de loi, je tiens à énoncer ce qui me semble constituer un axiome qu'on devrait suivre et dont on devrait tenir compte dans l'interprétation de chacun des paragraphes de ce bill. J'estime que lorsqu'on fait une concession publique qui doit servir dans une mesure plus ou moins grande à un négoce ou à une industrie, le public devrait recevoir compensation en retour et que la surveillance publique devrait s'exercer dans des cas de cette nature. J'ai idée de discuter ce projet de loi en partant de ce principe. Je crois encore en vérité—c'est là ma conviction sincère—qu'un pouvoir illimité tend à la tyrannie. Je consens à ce que l'association des banquiers du Canada—oui, même les banquiers du Canada et nos banques—exercent leur grande influence sur la vie de notre peuple. Je crois qu'en agissant ainsi nos banquiers et nos banques retireront des bénéfices, tout en favorisant les intérêts de la population en général. Mais je soutiens qu'on devrait limiter ce pouvoir dans l'intérêt des grandes masses qui composent notre peuple. Voilà pourquoi j'aimerais discuter ce projet de loi en l'envisageant à ce point de vue; que, bien que je sois prêt à leur accorder ces pouvoirs, je dois insister sur la nécessité d'une influence qui s'exercera de façon à limiter, dans une mesure raisonnable, au moins, l'exercice de ces pouvoirs de façon à prévenir les abus et à sauvegarder les intérêts en jeu. Nous ne pouvons exercer une vigilance trop grande dans le cas de ce projet de loi. L'éternelle vigilance n'est pas seulement le prix de la liberté, elle est encore le prix de tout; le peuple qui permet que ses libertés s'effritent aux mains de l'"homme puissant", reçoit ce qu'il mérite. Voilà ce qu'a démontré l'histoire des Etats-Unis dans une mesure qui, je l'espère, ne sera jamais atteinte par le Canada.

La raison pour laquelle j'appelle l'attention de la Chambre sur quelques-unes de mes objections à l'encontre de ce bill, c'est que je désire que l'on exerce, en conférant

ces divers pouvoirs, un influence restrictive, que l'on devra exercer avec vigilance afin de conserver à la population du pays et à ses intérêts commerciaux, la liberté qui leur appartient. Si l'on ne fait pas preuve de cette vigilance le prix payé par le peuple sera trop élevé.

Mon honorable ami, le ministre des Finances, qui ne partage peut-être pas les vues que j'exprime, a été accusé, en arrivant dans ce Parlement, d'y être venu sous l'égide de l'homme fort du Canada, comme mandataire de la grande entreprise financière du Canada, pour faire la volonté de cette entreprise dans la mesure du possible au Parlement canadien. J'ai été témoin de l'attitude et de la conduite de mon honorable ami depuis qu'il a pris son siège en cette Chambre, et lorsque j'ai entendu faire ses déclarations au sujet de son attitude, je dois dire que je me suis demandé s'il était sage de les accepter comme étant l'expression de la vérité. La figure même de mon honorable ami dissipe tous les soupçons, et son sourire sympathique, son maintien courtois en cette Chambre, sont de nature à engendrer la confiance—je parle de la conduite de mon honorable ami depuis son arrivée en cette Chambre—et j'ai accepté sa déclaration lorsqu'il a répudié l'insinuation dont j'ai parlé. Parfois, cependant, il y a dans mon esprit un retour de soupçon qui a été ouvertement exprimé par d'autres. Je dois dire que sa manière de traiter ce bill a fait revivre ce soupçon, particulièrement, en ce qui concerne ce qui est arrivé depuis que le ministre des Finances a proposé la deuxième lecture de ce bill. Bon nombre de mes honorables amis de la droite ont applaudi aux remarques de l'honorable député d'Ontario-nord, et j'ai compris que les paroles de cet honorable député trouvaient un écho dans le cœur et l'esprit de bon nombre d'honorables membres de la droite, comme elles en trouvaient un dans mon esprit. Mais il y a quelques indices d'un ralentissement de ce zèle que l'on devrait avoir pour les intérêts des actionnaires, des déposants et du peuple en général, et si l'attitude de mon honorable ami, le ministre des Finances, ne donnait aucune prise au soupçon, je n'aurais qu'à passer en revue les affirmations verbales de mon honorable ami, l'honorable chef du Gouvernement, non seulement en elles-mêmes, mais encore à cause du ton et de l'esprit dans lequel il les a faites. Il ne m'appartient pas de critiquer l'intention d'un honorable député quelconque, et je ne désire pas le faire, mais je dis que nul membre de cette Chambre ne peut siéger ici et constater le cours des événements sans comprendre qu'il y a parfois des influences qui amènent de singulières situations. Il y a si longtemps que je siège en ce Parlement que j'oublie quel est le nombre des années écoulées depuis. Elles ont été trop nombreuses, je l'admets. Mais j'ai remarqué que, non seulement cette année, mais durant toutes les années depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège en cette Chambre, la tendance de la législation a été en faveur des intérêts syndiqués du pays. Nul honorable député ne peut siéger continuellement pendant des années comme membre du comité du commerce et des banques ou du comité des chemins de fer de cette Chambre, sans comprendre que des forces sont en jeu afin d'assurer à un très petit nombre la direction absolue des grands intérêts du transport et de la finance dans le pays. J'ai été témoin d'une autre tentative—comme j'ai remarqué, en maintes occasions, des tentatives qui ne sont pas dans l'intérêt du peuple—pour l'agrandissement du pouvoir et pour la création de forces qui tendent à l'avantage d'interêts spéciaux, et non à celui des intérêts de la grande masse du peuple. Cet esprit, monsieur l'Orateur, n'est pas limité à votre droite ni à votre gauche. Il est général et très répandu. J'ose affirmer que les grandes entreprises de transport, les grandes entreprises de banques et les grandes entreprises industrielles de notre pays n'ont pas de parti politique. Que la porte soit ouverte ou fermée, elles entrent et peu leur importe que cette porte soit à votre droite, monsieur l'Orateur, ou à votre gauche. Ces faits et ces conditions devraient nous démontrer qu'il nous faut exercer beaucoup de vigilance en traitant la question qui nous est soumise en ce moment.

Comme je l'ai dit, en écoutant la discussion qui a eu lieu jusqu'ici à ce sujet, j'ai constaté que trois particularités du bill ont été surtout critiquées. On a surtout critiqué l'inspection; d'autres commentaires adverses ont été faits au sujet des sauvegardes qui, en vertu de ce bill, ne sont pas établies en faveur des déposants. On n'a pas autant parlé des intérêts des actionnaires, sauf en ce qui concerne la déclaration incidente au sujet de la demande d'un mode plus parfait d'examen et d'inspection.

L'honorable député d'Ontario-nord s'est déclaré en faveur d'institutions de banque moins puissantes et a fortement insisté sur la nécessité de l'inspection gouvernementale, démontrant sur quoi l'attention du Gouvernement pourrait être avantageusement dirigée vers un effort ayant pour but d'améliorer davantage le système de banques du Canada. C'est sur l'invitation du ministre des Finances que mon honorable ami l'a fait, et les recommandations que je vais faire, je les ferai d'abord parce que c'est mon droit et mon privilège comme député, mais aussi parce que mon honorable ami a spécialement demandé que chacun donne son avis à ce sujet. Ce n'est pas pour le plaisir de critiquer que je critique

le bill. Nous sommes tous dans la même position. Mon honorable ami de Simcoe-nord est toujours dans un état d'esprit heureux, mais il est dans une position très heureuse. Il ne doit rien aux banques et, en conséquence, il peut dire ce que bon nombre de gens ne peuvent pas dire: qu'il est absolument indépendant. Et il semble désirer nous faire croire que tout homme qui doit aux banques est gêné dans l'expression de ses opinions. Incidemment et par insinuation mon honorable ami a exprimé une vérité. Je sais jusqu'à quel point sont puissantes les entreprises de banque au Canada. Nous savons tous que leurs influences s'étendent très loin, et j'espère qu'elles ne sont pas vindicatives; mais qu'elles le soient ou non, j'avoue que je dois aux banques et que j'ai fait des affaires avec elles et j'espère continuer à en faire. Mais le fait de négocier avec elle ne fait pas disparaître ma qualité d'homme et ne me place pas dans une position telle que je ne puisse consciencieusement et sans crainte exercer ma charge de membre de cette Chambre et de représentant du comté qui m'a fait l'honneur de m'envoyer ici. Les critiques que je vais faire, je les fais, je crois, non seulement dans l'intérêt du peuple mais aussi dans l'intérêt des banques elles-mêmes.

Le ministre a proposé d'établir par cette mesure un système de vérification de comptes. Il lui plaît de le qualifier d'apurement externe, du moins implicitement, comme d'une inspection venant du dehors. En introduisant ce dispositif, il admet qu'il y a eu au Canada, et qu'il y a encore aujourd'hui, de la part du peuple, une demande à l'effet qu'il y ait quelque sorte d'examen externe des affaires des maisons de banque du pays. Comme on l'a dit, les journaux, sans distinction de parti, surtout lors des terribles révélations de la Farmers' Bank, ont réclamé l'inspection gouvernementale. Ils ont été unanimes à demander un meilleur système d'apurement ou de vérification. Mais je n'ai pas vu dans les journaux, ni entendu en cette Chambre, ces derniers temps, de demande bien pressante pour un examen externe. Un journaliste a appliqué à l'apurement projeté une épigramme assez réussie. Il dit que le ministre des Finances propose de faire faire un apurement externe par un apurement interne et c'est là la signification de l'amendement qu'il a proposé.

Lors de la 1re lecture, j'ai demandé au ministre si sa proposition ne signifiait pas en réalité que dans son choix de l'apurateur du dehors ou de l'apurateur des actionnaires, ce ne seraient pas les vues et les intérêts, non seulement des administrateurs, mais encore des gérants des banques qui prévaudraient, et nous savons que tel en serait l'effet pratique.

En théorie, cela serait très joli, mais nous savons qu'aux assemblées annuelles des banques, la liste des administrateurs a été préparée d'avance, que tout a été arrangé, que l'on a obtenu des procurations afin de permettre au bureau de direction ou aux gérants des banques et à ses fonctionnaires de faire ce qui leur plaît et de choisir qui leur plaît comme administrateurs. Cette proposition aurait pour résultat de confier aux administrateurs le soin de nommer l'apurateur du dehors. Je ne veux pas insinuer et je ne crois pas qu'ils agiraient autrement qu'en toute conscience et honnêteté, mais cela devrait être arrangé de façon à ce que la nomination de cet apurateur ne devrait pas en aucune manière être influencée par des intérêts quelconques. La réponse du ministre des Finances et du premier ministre est que l'inspection gouvernementale qui a été proposée serait inefficace et illusoire. Il y aurait une notion fausse de sécurité de la part du public et des actionnaires, et cela diminuerait chez les directeurs le sentiment de la responsabilité. Or, si cela était vrai, il y aurait beacoup de force dans l'objection soulevée par mon honorable ami. Mais, je soutiens qu'il n'en serait pas ainsi. Mais ce principe est impliqué dans toutes les opérations du Gouvernement en ce pays. En ce qui concerne la loi relative à la pureté de nos produits alimentaires, on a nommé un inspecteur. L'inspection est en vigueur en ce qui concerne les vapeurs qui font le service dans les Grands lacs et le cabotage sur nos côtes. Est-ce que cela crée une fausse notion de sécurité d'avoir partout des inspecteurs sous l'autorité du Gouvernement?

Mais, monsieur l'Orateur, cela paraît si absurde que cette assertion se réfute d'elle-même. En ce qui concerne nos intérêts agricoles, il est nécessaire d'avoir des inspecteurs du gouvernement qui parcourent le pays, relativement à l'arboriculture, aux céréales et toutes les divisions qui relèvent du contrôle de l'Etat. Cela crée-t-il une fausse notion de sécurité, et est-ce que les gens s'endorment et ne songent pas à sauvegarder leurs propres intérêts? Non, monsieur l'Orateur. J'ai devant moi un livre écrit par un banquier très éminent. M. H. C. McLeod, autrefois gérant général de la banque de la Nouvelle-Ecosse. Si je ne me trompe, c'est un banquier d'une très haute réputation, qui jouissait de la confiance de cette grande institution et dont les paroles méritent, à mon avis, la plus sérieuse considération. Il dit à la page 11.

Avant la crise de 1893, l'apuration des comptes des banques en Australie, semble avoir été prévue par les actes constitutifs des diverses banques. Cependant, en 1896, le gouvernement de Victoria adoptait un amendement à la loi des compagnies, sous l'empire duquel fonctionnaient les banques, amendement qui rend obligatoire la vérification par des apurateurs dont la loi définit les aptitudes requises. Cette loi est une énergique expression d'opinion de la part de ceux qui étaient le plus capables de juger des causes du désastre; tout

comme l'apuration des comptes des banques, qui est devenue universelle dans la Grande-Bretagne après la faillite de la banque de Glasgow, était l'expression de l'opinion des banquiers britanniques sur la nécessité d'une vérification externe. Naturellement, les banques dans la Grande-Bretagne et en Australie ont leur service d'inspection interne, mais dans ces pays l'expérience a démontré qu'une protection additionnelle est nécessaire, tout comme l'expérience, au Canada, a démontré que des bilans fabriqués feront occasionnellement leur apparition tant qu'il n'y aura pas de surveillance convenable de l'administration générale et de la direction. L'apuration du dehors a eu dans la Grande-Bretagne le même effet salutaire, sous l'empire du système des succursales de banque, que les inspections par l'Etat ont eu aux Etats-Unis où les banques n'ont pas la permission d'avoir des succursales.

On dit qu'il y a eu plus de faillites aux Etats-Unis, où il y a une inspection par l'Etat, qu'il y en a eu ici. Je ne crois pas que cette affirmation soit conforme à la vérité. En 1906, M. McLeod a appelé l'attention sur le nombre des faillites de banque au Canada, qu'il s'était élevé à 25 p. 100 pendant les 25 années précédentes, tandis qu'aux Etats-Unis, même sous un mode imparfait d'inspection, les faillites n'ont été que de 5 p. 100. L'article, bien que généralement louangé par le public, a attiré les critiques de quelques banquiers opposés à une inspection par des personnes du dehors.

Pourquoi les administrateurs de banque et ceux qui au Canada s'intéressent au commerce de banque s'opposent-ils à une inspection externe par l'Etat. Je crois que cette question donne naissance à une foule de réflexions. Elle est très importante et on devrait y répondre convenablement. Le ministre des Finances, au lieu de leur tenir tête, a fléchi et a pris place à leur côté pour combattre l'inspection par des personnes du dehors parce qu'il ne veut pas que le Gouvernement nomme un inspecteur indépendamment des banquiers. Il a peut-être en l'idée une réponse satisfaisante; mais dans ce cas, il devrait laisser savoir à la Chambre et au pays pourquoi ils s'y opposent. Certes si le commerce de banque au Canada est géré comme il doit l'être, et je crois qu'il l'est, règle générale, il n'y aurait aucun mal. Relativement à certaines banques canadiennes, il n'y a aucun doute à cet égard. Je considère que la banque de Montréal est l'une des plus grandes institutions financières qu'il y ait non seulement au Canada, mais dans l'univers. Bien plus, elle jouit de la confiance de toute la population.

On a parlé des ramifications de succursales un peu partout dans les différentes provinces. Dans l'est du Canada, il est admis que plusieurs banques ont établi des succursales dans l'unique dessein de recueillir les économies du public, de les entasser à leur bureau principal, soit à Montréal, soit à Toronto, puis de faire des opérations avec ces fonds ici et là, à New-York où dans l'Ouest et partout où leur emploi rapportera les plus grands bénéfices. L'objet principal de ces banques, en ouvrant des succursales, était d'obtenir ces dépôts. Les gens ont été portés à le croire parce que, dans les moments de gêne, notamment en automne et pendant les premiers mois de l'hiver, les hommes d'affaires de l'Est ne peuvent pas, règle générale, obtenir les fonds qu'on devrait leur fournir, prétendent-ils. Plusieurs d'entre eux sont abandonnés sur un terrain glissant dans un temps où ils auraient besoin d'un peu d'aide, et ils ne peuvent pas obtenir les fonds dont ils ont besoin pour faire face aux exigences de leurs affaires, ce qui rend leur situation très difficile.

Je rends cet hommage à la banque de Montréal et à une couple d'institutions financières canadiennes de dire qu'en ce qui concerne l'Est, elles sauvegardent, protègent et approvisionnent leurs clients, en répondant aux exigences de leurs affaires, même lorsqu'elles pourraient employer leurs fonds profitablement à New-York ou dans l'Ouest, pour le transport de la récolte.

J'ai entendu dire qu'on exige un taux d'intérêt fort élevé dans cette partie du Canada. Quelques banques de l'Est, j'en ai la preuve sous les yeux, demandent jusqu'à 12 p. 100, contrairement à la disposition de la loi des banques, disposition illusoire, j'en conviens, qui de prime abord semblerait efficace, mais qui, dans la pratique, est lettre morte.

Relativement à l'inspection, mon honorable ami a dit aussi qu'elle amoindrirait chez les directeurs le sentiment de leur responsabilité. Mon honorable ami est certainement illogique en faisant cette assertion! De ce qu'un inspecteur de l'Etat se présenterait parfois dans une banque, soit à des époques fixes, soit à l'improviste, il s'ensuivrait que le sentiment de la responsabilité faiblirait chez chacun des administrateurs? Une chose est certaine, c'est que le sentiment de la responsabilité ne serait pas amoindri chez le président, le caissier ou le gérant de la banque. Il serait plus fort, s'il y avait une inspection obligatoire de la part du gouvernement et dans l'intérêt du public. Cette inspection augmenterait le sentiment de leur responsabilité, et ils auraient été plus en garde, s'il y avait eu une disposition décrétant une inspection par des personnes du dehors dans le cas de la banque d'Ontario. De plus, les fonds n'auraient pas été envoyés à New-York pour servir aux spéculations de bourse. S'il y avait eu une inspection dans le cas de toutes les autres banques auxquelles il est

arrivé malheur, les résultats n'auraient pas été aussi désastreux. Il ne me semble pas qu'une prescription de la loi qui rend obligatoire une inspection fréquente, ou même peu fréquente, diminue le sentiment de la responsabilité. Même si elle n'avait lieu qu'une fois par an, elle produirait un effet salutaire sur l'esprit et les actes de ceux qui sont responsables de l'administration de la banque.

Mon honorable ami a invoqué la difficulté d'une inspection des succursales, et je me rend parfaitement compte de la position qu'il prend à cet égard. Cette inspection serait impraticable. Cependant, en Ecosse, où il y a des succursales, une pareille inspection a lieu. Je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas d'inspection au bureau principal parce que des difficultés ont surgi relativement à ce bureau. Règle générale, de quelle importance sont les succursales? Prenons une succursale de la campagne n'importe où au Canada, et nous verrons que l'administrateur de cette succursale n'est autorisé qu'à prêter de faibles sommes sans soumettre d'affaire au bureau principal à Montréal ou à Toronto.

Adressez-vous au gérant général d'une banque dans l'une des villes ou des cités des Provinces maritimes pour obtenir un prêt de $5,000, et il vous faudra donner sous votre signature un état de vos affaires et les raisons pour lesquelles vous avez besoin de ces fonds. Vous pouvez être en état de donner comme garantie subsidiaire les meilleures obligations que le pays peut offrir; néanmoins, le gérant général est obligé par le règlement de l'institution de soumettre la question au bureau principal à Montréal ou à Toronto. C'est là un inconvénient dont les hommes d'affaires souffrent dans tout le pays; ce règlement mettra des entraves au commerce canadien et, souvent, plutôt que d'attendre, les emprunteurs ont dû s'adresser ailleurs et obtenir des particuliers des prêts qui ont exigé de plus grands sacrifices que ceux qu'aurait entrainés un prêt à la banque. Cela tend donc à prouver que les banques qui ont eu du malheur depuis vingt ans n'ont pas souffert de la mauvaise administration des succursales, mais de la corruption qui régnait au bureau principal et qui aurait été découvert, s'il y avait une vérification des comptes par des personnes du dehors.

Je suis certain que l'honorable ministre et le Gouvernement ne tiennent pas compte des besoins du pays, de la protection des créanciers, des actionnaires et des déposants, lorsqu'ils refusent de concéder ce point qui a été si habilement invoqué par des membres de cette Chambre depuis le commencement du débat.

Il y a, à mes yeux, d'autres anomalies. Nous faisons de grandes concessions à ces banques au sujet de l'émission de leurs promesses de payer. Leurs traites et leur papier-monnaie se répandent par tout le pays. Aujourd'hui, il y a au Canada, $110,000,000 de billets des banques autorisées aux mains du public. Combien l'Etat retire-t-il de ces institutions pour le droit et le privilège d'émettre, aux termes de la loi, leurs reconnaissances de dette. Somme toute, ce ne sont que des reconnaissances de dette, et c'est un privilège qu'une population très reconnaissante et bien disposée a conféré à ces institutions par l'intermédiaire du Parlement. En accordant ce privilège, le pays devrait en échange exiger de ces banques une compensation sous la forme d'une somme de tant par mille dollars ou par cent mille dollars.

Nous savons tous que cette règle existe dans plusieurs pays étrangers, notamment en Europe, et que le Gouvernement retire de ce privilège de fortes recettes, en exigeant une commission sur le montant de l'émission. Il me semble que le ministère devrait exiger une commission pour l'octroi de ce privilège.

Il est deux choses sur lesquelles j'appellerai particulièrement l'attention du ministre. L'une a trait aux banques qui violent, en grands seigneurs, les dispositions de la loi des banques. Personne n'ignore que l'état que fournissent les banques ne dévoilent presque rien des placements qu'elles font par la construction d'édifices dans toute l'étendue du Dominion. Nous nous rendons compte que des centaines de milliers de dollars ont été placés ainsi et que la somme mentionnée dans l'état annuel remis au Gouvernement n'est qu'une bagatelle comparée à la somme réelle que les banques ont dépensée pour ces édifices. Prenons les banques de la ville d'Ottawa, il n'y en a pas une qui n'ait établi, non seulement son bureau principal, mais des succursales par toute la cité et à tous les coins de rue avantageux, et qui n'ait dépensé pour cela des centaines de mille dollars.

Ainsi qu'on l'a dit, les banques en général acquièrent les meilleurs coins de rue; elles font monter les prix parce qu'elles ont les moyens de les acheter. Elles acquièrent le meilleur emplacement et construisent leurs bureaux, au détriment des autres intérêts commerciaux de l'endroit. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi ne donnent-elles pas un état faisant connaître le chiffre réel du placement. Les banques publient chaque jour leurs grosses recettes. La banque des Marchands du Canada proclamait l'autre jour que ses recettes ont été de 19 p. 100 l'an dernier; la banque de la Nouvelle-Ecosse a annoncé qu'elle avait réalisé 23 pour 100. Mais, disent les uns, ce n'est pas sur toute la somme qui sert à leurs opérations, ce n'est que sur leur capital réel. Qu'est-ce que la réserve, si ce n'est une partie des recettes, l'accumulation,

pour ainsi dire, des recettes de la banque.

Le représentant de Toronto-ouest s'est plaint que les banques ne faisaient pas des gains suffisants, que la Dominion Bank n'avait réalisé que 4 pour 100, si je l'ai bien compris; cependant, le lendemain, j'ai lu un journal de Toronto qui déclarait que les actions de la Dominion étaient montées à 240, soit trois points en un jour. Pauvre institution discréditée! pauvre enfant à la mamelle qui avait besoin de l'aide et du concours du Parlement pour empêcher quelques-uns des intéressés d'entrer au refuge des pauvres!

Le fait même qu'il est difficile de trouver à acheter des actions de banques canadiennes à moins de payer une prime de 100 p. 100 au moins de leur valeur, démontre que les banques de notre pays ont été bien traitées par le Parlement, par les conditions du pays, et qu'elles devraient se soumettre aujourd'hui aux restrictions que le Parlement canadien dans sa sagesse croit qu'il est nécessaire de leur imposer pour la protection de ceux qui font affaire avec elles. Je ne m'occupe guère des actionnaires; ils payent jusqu'à 240 et 250 pour obtenir des actions; ils savent qu'ils encourent la double responsabilité; ils n'ont aucun besoin de notre sollicitude, parce qu'ils vont tout droit se jeter dans le gouffre, si c'est un gouffre, et cela leurs yeux tout grand ouverts, mais il n'en est pas ainsi des déposants. Je crois donc qu'il est du devoir de cette Chambre, pendant qu'elle étudie ce bill, d'y insérer une disposition pour la protection des déposants. Nous avons fait la même chose il y a quelques années à l'égard des porteurs de billets. Pourquoi? Pourtant la loi des banques ne contenait pas en premier lieu cette disposition; depuis de nombreuses années nos banques faisaient des affaires sans donner cette protection aux porteurs de leurs billets; mais on nous répond que les banquiers des Etats-Unis ont parlé très favorablement du système de banques du Canada; le public américain et plusieurs banquiers de la république voisine ont été très flatteurs dans leurs appréciations. Ces éloges peuvent être bien mérités, mais en connaissez-vous la raison? C'est parce que ceux qui sont intéressés dans les institutions de banques des Etats-Unis veulent faire adopter par le congrès une loi qui accordera à leurs banques les privilèges que le Parlement canadien accorde aux banques du Canada. C'est là une des raisons de leurs éloges. On nous dit: Oh, le système est si bon, il a fonctionné si admirablement pendant de longues années que le Parlement devrait le continuer et ne devrait pas y apporter aucun de ces changements radicaux, ainsi qu'on les appelle, que l'on propose aujourd'hui.

Je suppose que l'on considérait autrefois la proposition de protéger les porteurs de billets comme un changement radical. L'expérience ne l'a pas prouvé; au contraire, cette législation était sage et a été avantageuse à la grande masse du peuple. J'ose donc affirmer que si nous insérions dans le bill, avant qu'il devienne loi, une disposition de nature à protéger les déposants, cette classe de la population qui a tant de millions placés dans les banques et qui ne reçoit que 2¾ ou 3 p. 100 d'intérêt, nous ne ferions que notre devoir.

Si l'Etat se décidait à payer dans ses propres caisses d'épargne un intérêt plus élevé aujourd'hui sur les dépôts, il y aurait un contre-coup très sérieux dans les affaires des banques canadiennes. D'un autre côté, je ne crains pas de dire qu'à part les avantages que les banques ont obtenus sous forme de législation, le Gouvernement fédéral pendant toutes ces années leur en ont accordés d'autres très considérables en fixant le taux d'intérêt aussi bas. Pourquoi le gouvernement canadien n'a-t-il pas payé aux déposants dans ses caisses d'épargne un taux d'intérêt plus élevé? Le Canada a payé jusqu'à 3¼, 3½ et quelquefois même 4 p. 100 sur ses emprunts en Europe; mais il ne paye aux habitants du pays que 2½ et 3 p. 100 sur l'argent qu'ils déposent dans les caisses d'épargne nationales.

Pourquoi n'avons-nous pas augmenté le taux de l'intérêt? Simplement parce que les banques sont si puissantes que le Gouvernement a hésité, pour ne pas dire plus, avant de faire ce pas en avant. Si mon honorable ami, le ministre des Finances, déclarait ce soir que le Gouvernement se propose d'augmenter l'intérêt sur les dépôts dans ses propres caisses d'épargne, dès demain matin, aux premières heures du jour, toute l'association des banquiers serait rendue ici en corps. Je crois qu'une bonne part des difficultés inhérentes au système de banques canadiennes seraient surmontées si le Gouvernement accordait un intérêt plus élevé sur l'argent confié au Trésor public.

J'ai dit précédemment que les banques devraient payer quelque chose au gouvernement pour le privilège qu'il leur accorde d'émettre des billets. Le Gouvernement, si je ne fais pas erreur, paie 2½ p. 100 d'intérêt sur les dépôts que les banques sont obligées de faire entre ses mains pour protéger leurs billets en circulation. Mais l'argent que les banques empruntent en réalité du peuple au moyen de la circulation de leurs billets leur rapporte 6, 7, 8 et même jusqu'à 12 p. 100 d'intérêt.

C'est de cette source en partie que les banques obtiennent l'argent avec lequel elles payent leur dividende. Elles devraient payer quelque chose au Trésor pour le privilège qui leur est accordé.

J'ai déjà dit que les banques du Canada violent la loi en construisant de grands immeubles. Je tiens à la main une lettre

que j'ai reçue d'un citoyen de Charlottetown qui dit en partie ce qui suit:

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt dans le "Monetary Times" du 28 décembre, un compte rendu de la séance des Communes lorsque le ministre des Finances a déposé la nouvelle loi des banques; j'ai remarqué que vous aviez pris part à la discussion, et je prends la liberté d'appeler votre attention sur l'objection que l'on peut soulever à la construction d'immeubles dans les différentes parties du pays par les banques qui alors prennent le rôle de propriétaires. Je connais des cas où l'on a fait des courses aux locataires avant même que l'édifice construit par la banque fût achevé: c'était là faire concurrence aux propriétaires ordinaires, et je prétends que c'est contraire à la loi des banques. La chose a probablement sa raison d'être dans les grandes villes où l'espace est limité et les locataires nombreux; mais dans une ville comme Charlottetown, où la population est stationnaire et le nombre des locataires limité, cette pratique devient injuste à l'égard des propriétaires qui dans le passé ont construit ces édifices pour louer.

Dans plusieurs des petites villes des Provinces maritimes les banques ont construit des édifices. Ces édifices contiennent généralement des salles à louer. Ces édifices sont situés dans les meilleurs endroits de la ville, et les banques qui les possèdent peuvent les meubler élégamment. Dans quelques cas elles ont enlevé aux propriétaires leurs locataires en les attirant dans les édifices de la banque. Ainsi que mon honorable ami le ministre des Finances le sait, c'est là une violation directe de la loi des banques. Mais la chose se pratique depuis longtemps, et non seulement dans une province mais dans toutes les provinces, non seulement par une banque mais par presque toutes les banques. Il y a une banque cependant que je connais qui n'a pas voulu adopter ce système. Cette banque croit que l'édifice qu'elle occupe ne devrait pas avoir d'autres locataires, et elle ne construit pas d'édifices pour louer. Mais on nous dit que l'on construit des gratte-ciel à Toronto. Sur quels fonds la banque Dominion ou la banque d'Hamilton, et autres banques que l'on a nommées, prendront-elles l'argent qui va servir à construire les édifices de vingt étages qui, dit-on, sont en projet?

Va-t-on permettre aux banques, en violation de la loi, de faire concurrence aux propriétaires d'autres édifices construits dans les villes? Je suis d'avis que ceux qui viennent demander au Parlement des privilèges et des franchises qu'il a droit de leur accorder, devraient au moins dire au Parlement qu'ils ont observé les prescriptions que la loi impose.

On se plaint tous les ans, non pas seulement dans cette enceinte, mais dans tout le pays, que la rareté de l'argent nécessaire pendant certaines saisons de l'année pour les besoins du commerce en Canada est due au fait que nos banques prêtent leur argent à New-York remboursable à demande, sur lequel elles obtiennent un intérêt beaucoup plus élevé qu'en le prêtant dans le pays.

M. LEMIEUX: Les banques ne font certainement pas cela. Ce serait envoyer de l'argent en dehors de l'empire.

M. EMMERSON: Mon honorable ami sait que les banques n'ont pas de politique, ni impérialiste ni canadienne, qui les gêne dans cette matière; elles envoient leur argent à New-York, à Minneapolis, à Chicago, et même à la Nouvelle-Orléans.

M. LEMIEUX: Est-ce possible? J'ai de la peine à le croire.

M. STANFIELD: C'est bien regrettable.

M. EMMERSON: Je comprends parfaitement que mon honorable ami n'en soit pas ému. Naturellement, il est parfaitement légitime, il est parfaitement juste pour les banques d'employer leur argent de cette façon, sous l'égide du Parlement canadien, et grâce à la protection et aux privilèges qu'on leur accorde, elles ont parfaitement le droit d'agir ainsi parce qu'elles ont la force et la puissance. Mais il ne faut pas que le cultivateur ou l'éleveur puisse commercer avec ses voisins de l'autre côté de la frontière. Lorsque des plaintes se font entendre au sujet de cette conduite des banques, ainsi qu'on en a entendu dans cette enceinte et dans la presse du pays, on répond toujours: N'ont-elles pas le droit d'agir ainsi? Pourquoi les restreindrions-nous? Ce n'est pas mon intention de répondre aux prédications et aux leçons de ceux qui évidemment croyaient que c'était un crime pour nos cultivateurs, nos tailleurs de pierre, nos marchands de gros et nos pêcheurs de faire commerce avec les Etats-Unis. On a permis aux banques canadiennes d'ouvrir des succursales dans les coins et recoins des provinces canadiennes pour y recueillir les économies des cultivateurs, des ouvriers et des pêcheurs, les mettre ensuite dans leurs voûtes dans les cités de Montréal et de Toronto pour les envoyer après cela à New-York. Des banques ont fait 12, 15 et jusqu'à 20 p. 100 de bénéfices sur ces prêts remboursables à demande; tandis qu'elles n'ont payé à ceux qui leur a fourni cet argent que 2½ p. 100 d'intérêt. Ces simples faits devraient être suffisants pour faire comprendre au Parlement la nécessité d'être bien sur ses gardes, et de ne pas faire la loi des banques avantageuse seulement pour le petit nombre. Je ne veux pas soulever injustement l'opinion publique contre les banques de ce pays; je ne crois pas qu'il y ait dans le moment au Canada une seule banque qui doive être surveillée spéciale-

ment, parmi les vingt-cinq ou vingt-six banques autorisées que nous avons aujourd'hui dans le pays, et je ne fais pas d'exceptions. Mais bien qu'aucune banque ne soit dans le moment sujette à caution; bien qu'elles soient toutes fortes et puissantes et dignes de la confiance du public, il appartient à ce Parlement d'imposer au sujet de l'administration de ces banques des conditions qui protégeront et sauvegarderont les intérêts de ceux qui sont obligés de traiter avec elles.

Après y avoir bien réfléchi, j'affirme que nous devrions instituer un système d'inspection comme on l'a suggéré dans le cours de ce débat; que nous devrions prendre nos mesures pour protéger d'une manière effective les intérêts des déposants. Bien plus, s'il existe dans les esprits un doute sur la nécessité de ces mesures, je dirais, comme l'a suggéré l'honorable député d'York-sud (M. Maclean): Prenons notre temps, réfléchissons, obtenons des renseignements et, pour arriver à cela, retardons de deux ou trois ans, s'il le faut, l'adoption de ce projet de loi, renouvelons les chartes des banques et, en attendant, chargeons une commission monétaire d'étudier les conditions qui règnent, non seulement au Canada, mais dans d'autres pays, relativement aux banques.

Je ne saurais abandonner ce sujet sans une brève mention de l'article 88 du projet. Un des plus grands maux qui, dans le passé, ont affligé le commerce au Nouveau-Brunswick, ça été la tolérance accordée à ce que l'on appelle les ventes dissimulées. Par la loi primitive, tout individu possédant une propriété pouvait secrètement passer comme garantie d'un prêt un acte de vente et protéger par là des amis ou des parents. Les conséquences pernicieuses de ces sortes de ventes devinrent si évidentes que la législature de la province y appliqua un remède. Par la loi relative aux actes de vente, un avis doit être produit dans le comté où la propriété est située. Sous l'empire de cette disposition, certaines personnes plus favorisées que d'autres auraient pu emprunter à une banque $500 par exemple, donner un billet et, en même temps, un gage secret à la banque, et vendre ensuite à un acheteur de bonne foi la propriété ainsi secrètement engagée. Dans son ignorance de la loi, l'acheteur utilisait cette propriété et, voyant que son débiteur ne pouvait la payer, la banque faisait valoir sa réclamation contre la personne qui alors était en possession de la propriété. Ce procédé est aussi vicieux en principe qu'il l'est en pratique. Les banques devraient, dans une large mesure donner pour base à leurs affaires la réputation et le crédit de l'individu qui emprunte et leurs pouvoirs devraient se limiter à prendre pour garantie des biens sur lesquels elles puissent avoir un contrôle direct. Voici maintenant que l'on se propose d'accorder ce privilège aux cultivateurs et aux éleveurs, ou, dans tous les cas, d'appliquer le principe à un plus grand nombre d'individus, sans obligation de donner un avis du gage, Le principe était déjà assez mauvais comme cela pour que je m'oppose à son extension. Je vais plus loin, et je dis que la chose ne tournera à l'avantage ni des cultivateurs de l'Est ni de ceux de l'Ouest, qui ne trouveront pas dans cette mesure les bienfaits qu'ils en attendent. Le principe de ces charges et de ces obligations cachées est absolument vicieux, et son application fera plus de mal aux autres que du bien à ceux qui participent à la chose. Je demanderai donc que, dans la discussion en comité général, cette disposition de l'article 88 soit examinée avec le plus grand soin

Un autre reproche que l'on a fait à notre loi, c'est que nos banques peuvent fusionner sans une autorisation du Gouvernement, et l'on a suggéré de soumettre au conseil de la trésorerie tout projet de fusionnement ou encore de prendre à l'égard de ces projets de fusion l'avis du Parlement. Je reconnais à l'égal de mon honorable ami la nécessité, dans de certaines circonstances, de consulter le Parlement sur toute fusion que l'on projette d'effectuer. Bien qu'il en doive parfois résulter quelque inconvénient, il vaudrait mieux, je crois, pour nos banques qu'elles sachent que nulle fusion ne pourra s'opérer sans que le Parlement y ait donné son approbation. La décroissance du nombre de nos banques depuis quelques années est atterrante. Il y a quelques années à peine, le nombre des banques à charte était au Canada de près de quarante, mais ce nombre a graduellement diminué et, à l'heure qu'il est, il ne reste plus dans tout le Canada que vingt-cinq banques à charte. Nous avons avec beaucoup d'intérêt écouté la critique qu'a faite de la banque Internationale l'honorable député qui est ici à ma gauche (M. Lemieux). Je ne parlerai point bien longuement ni d'une manière bien spéciale de cette institution, mais nous en avons suffisamment entendu pour nous convaincre, j'en suis sûr, que toute critique qui, d'une manière générale, se peut adresser aux banques du Canada trouve particulièrement à s'appliquer aux affaires de cette banque et à des opérations qui ont discrédité le Canada et fait tort aux Canadiens sur les marchés de l'étranger, sur le marché français en particulier, au grand détriment d'entreprises industrielles ou autres qui tendraient à développer notre pays.

J'ai pris plus de temps que je n'avais pensé le faire, mais un sentiment de mon devoir et la force de mes convictions m'ont obligé à présenter ces observations.

M. W. A. BUCHANAN (Medicine-Hat): Monsieur l'Orateur, comme je représente un comté de l'Ouest, je désire ajouter quelques mots à ce que l'on a dit sur cette question.

J'ai beaucoup d'admiration pour le système de banque que nous avons dans le pays, et mon admiration s'est accrue depuis mon arrivée dans l'Ouest. Les banques ont marché de pair avec le développement de la contrée, et c'est à elles, à mon avis, que nous devons, dans une large mesure, les progrès réalisés. Il y a dans mon propre comté cinquante-cinq succursales de banques, ce qui est une preuve de l'intérêt que prennent les banques à cette partie du Canada assez récemment mise en valeur. Je ne laisse point cependant de trouver du bon dans ce que l'on a dit de la protection qu'il convient d'accorder à ceux qui déposent des fonds dans les banques, et c'est là, je crois, une question qui mérite de la part de cette Chambre sa plus sérieuse attention. Nous sommes largement emprunteurs dans l'Ouest, comme il a été dit au cours de ce débat, et je dois avouer que les déposants sont bien peu nombreux comparativement au chiffre des emprunts. Dans tout pays neuf, il faut emprunter pour la mise en valeur de ses ressources. Or, c'est à quoi nous nous employons sans relâche, et, pour cela, nous avons besoin de tout l'argent que nous pouvons trouver.

A propos de cet article 88 relatif à des prêts aux cultivateurs sur le grain battu et à des prêts aux éleveurs sur le bétail, je suis en faveur de la chose si cela doit aider aux cultivateurs et aux éleveurs du Canada de l'Ouest, mais je crois qu'il serait bon d'étendre la mesure et je conseillerais au ministre des Finances d'y comprendre, non seulement le grain battu, mais le bétail du cultivateur.

Nous avons entendu, sur le parquet de la Chambre, cette année et l'année dernière, des députés qui préconisent pour le Canada une culture variée. C'est aussi mon avis partout où la chose peut se pratiquer, et, si la chose mérite d'être encouragée, les banques sont en état de le faire plus que quiconque, en avançant aux cultivateurs des fonds qui leur permettent d'acheter des bestiaux et de commencer sur une petite échelle. Dans ma province, dans la région où j'habite, il importe que le cultivateur ait le moyen de se livrer à l'élevage du bétail, mais cet article n'autorise que des prêts garantis par le grain battu, par le grain qui est sur la ferme. Il conviendrait donc d'ajouter à la disposition de quoi la rendre applicable aux bestiaux. Outre cela, l'article autorise les banques à prêter de l'argent à un éleveur sur la garantie de ses bêtes à cornes. Or, nous avons dans l'Ouest des éleveurs qui, en grande partie, font le commerce des chevaux et des moutons, et ils méritent d'être encouragés tout autant que l'individu dont le commerce se restreint aux bœufs. Ce sont là des questions auxquelles la Chambre devra prêter son attention lorsque la loi sera étudiée en comité.

Une autre question de grande importance pour le cultivateur de l'Ouest, c'est l'intérêt payé sur ses emprunts. On a depuis un an ou deux soulevé la question de prêts à faire par l'Etat aux cultivateurs. Cela peut alarmer certaines personnes dans cette Chambre. On dira que cela sent le socialisme. Je ne me fais pas l'apôtre de cette idée, mais je conseillerais au Gouvernement d'y donner un peu de son attention. Déjà, la plupart des Etats de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie en ont fait l'application, et je me suis laissé dire qu'elle avait donné de bons résultats. Les gouvernements de ces Etats empruntent de l'argent et ils le prêtent aux cultivateurs moyennant une hypothèque sur leurs terres, et la statistique a montré, autant que j'ai pu m'en assurer, que les gouvernements de ces divers Etats ont retiré un profit de l'exploitation de ce système de prêt. La chose mérite, à coup sûr, d'être soigneusement étudiée, car, dans l'Ouest, il en coûte cher pour se procurer de l'argent. Je ne dis pas qu'il en soit autrement dans l'Est; mais, lorsque les députés de Régina et de Strathcona viennent nous dire que l'on ne s'y contente pas du taux d'intérêt mentionné dans la loi des banques et qu'il dépasse de beaucoup ce chiffre, ils n'ont pas tort. Je ne sais si un régime de prêt par l'Etat serait praticable ou non; je n'ai pas fait une étude de la chose; mais il m'est venu en tête que le Gouvernement pourrait augmenter le taux de l'intérêt sur les prêts qu'il fait par l'entremise des caisses d'épargnes postales; et si ensuite il pouvait, comme en Australie et en Allemagne, faire aux habitants de ce pays des prêts par l'entremise de ce service, la chose serait fort avantageuse.

M'est avis que, tôt ou tard, les gens de l'Ouest appelleront là-dessus l'attention du Gouvernement, comme peut-être aussi les gens de l'Est.

J'ai dit, précédemment, que dans l'Ouest nous comptions beaucoup plus d'emprunteurs que de déposants, mais il viendra un temps où, nous aussi, nous serons, dans une plus large mesure qu'aujourd'hui, des déposants. Beaucoup de ce qui a été dit au cours de ce débat sur la protection qu'il convient de donner aux déposants est fondé sur les pertes désastreuses que le public a encourues par le fait de banques en faillite.

Cette refonte de la loi des banques offre, je crois, au Parlement une occasion de protéger le public contre la possibilité de pareilles aventures. Le passé nous a été une leçon, et cette leçon nous enseigne la

nécessité de protéger de notre mieux nos populations. Nos banques ont d'immenses privilèges; ces privilèges, à vrai dire, ne leur coûtent rien; elles les tiennent de l'Etat, et l'Etat, par suite, a le devoir de protéger les gens qui ont affaire aux banques de ce pays. Je suis, moi aussi, d'avis qu'une inspection des banques par l'Etat serait très avantageuse aux déposants, aux actionnaires et au public en général. D'après ce que j'ai lu, je crois la chose praticable. Lorsque le Gouvernement accorde une charte à une banque, il y met plus ou moins le sceau de son approbation, et le public qui fait affaires avec celle-ci est par là amené à penser qu'il peut s'y fier, à cause de cette autorisation qu'il sait avoir été donnée à la banque par le Gouvernement, et c'est là ce qui fait que le Gouvernement a le devoir de protéger, par tous les moyens dont il dispose, le public qui fait affaires avec ces institutions financières. J'espère que les dispositions de l'article 88 seront élargies de manière qu'elles s'appliqueront aux bestiaux d'un cultivateur et, dans le cas des éleveurs, à toutes les bêtes autres que les bœufs, car nous désirons encourager dans l'Ouest la culture variée, et elle le sera de cette façon autant que d'une autre. Cette proposition, je l'espère, obtiendra la bienveillante approbation du comité.

M. G. W. KYTE (Richmond) (N.-E.): La critique adressée à plusieurs dispositions du bill à l'étude justifie amplement le temps consacré à la discussion générale du projet. Tout mesure législative dont l'objectif vise les institutions financières est d'une suprême importance. Aux Etats-Unis, à Washington, depuis plusieurs mois siège un comité dans le but de s'éclairer sur la situation du pays touchant le soi-disant trust de l'argent et ses effets sur la vie commerciale et industrielle du pays. A mon avis, l'heure sonnera bientôt où ce Parlement dvera prendre une initiative similaire, afin de constater si pareille situation existe au Canada. Le but de cette observation est de mettre en relief les importants développements donnés à cette thèse, cet après-midi, par le député de Westmoreland, dans l'admirable exposé qu'il nous a présenté.

Il s'agit surtout ici de la situation existante dans les Provinces maritimes. Il y a quinze ans, on y comptait dix banques, organisées par le labeur intelligent et les efforts d'hommes d'affaires de ces provinces qui fournirent les fonds. Je vais donner lecture de la liste, pour l'édification des députés qui sont peut-être intéressés à savoir en quel sens ce système de fusionnement des banques a influé sur cette partie du Canada, depuis quelques années.

Il y a quinze ans, les Provinces maritimes comptaient la Halifax Banking Company, la Bank of Nova Scotia, la Royal Bank of Canada, l'Union Bank of Halifax, la People's Bank d'Halifax, la Commercial Bank de Windsor, la Bank of Yarmouth, la Merchants' Bank of Prince Edward Island, l'Union Bank of Prince Edward Island et la Bank of New Brunswick. Depuis cette époque, ce système de fusionnement a fait de tels progrès que, sur les dix banques qui existaient alors, il n'en reste plus que deux aujourd'hui. L'Halifax Banking Company a été absordée par la Canadian Bank of Commerce, la People's Bank d'Halifax par la Bank of Montreal, la Commercial Bank de Windsor par l'Union Bank d'Halifax; la Union Bank d'Halifax après avoir absorbé la Commercial Bank de Windsor, a été à son tour absorbée par la Royal Bank d'Halifax, la Bank of Yarmouth par la Bank of Montreal, la Merchants' Bank of Prince Edward Island par la Canadian Bank of Commerce, la Union Bank of Prince Edward Island par la Bank of Nova Scotia et tout récemment la Bank of New Brunswick par la Bank of Nova Scotia. De sorte qu'en ce moment, sur les dix banques qui existaient, il y a quinze ans, il n'en reste plus que deux, dont l'une a transféré son bureau-chef à Montréal, tandis que l'administrateur de l'autre réside à Toronto. En ce qui concerne les Provinces maritimes, on peut donc affirmer qu'il n'y a pas une seule institution locale qui fasse ses opérations dans cette importante partie du Canada.

Comment ce fusionnement des banques a-t-il retenti sur les intérêts du public, dans ces provinces? J'ai moi-même pu constater l'effet produit par un récent fusionnement de banques sur les intérêts de ceux faisant affaires avec une banque située dans la ville que j'habite. Jusqu'à l'an dernier, le taux de l'escompte exigé par l'Union Bank d'Halifax, à St. Peters, était de 7 pour 100. C'était le taux prescrit par la loi des banques, et dans ma naïveté je me berçais de l'illusion que nulle banque canadienne n'oserait percevoir un taux d'escompte plus élevé.

Quelques mois après l'absorption de l'Union Bank of Halifax par la Royal Bank of Canada, le gérant me notifia l'avis que le taux de l'escompte avait été relevé à 8 p. 100; et à dater de ce moment tel a été le taux d'intérêt exigé pour prêts aux clients de la Royal Bank of Canada à St. Peters.

La situation de ces provinces n'est pas aussi défavorable à l'emprunteur qu'elle l'est au Canada occidental; mais j'entends souvent dire que le besoin d'argent se fait très vivement sentir parmi les populations de

l'Ouest, à cause des rapides progrès du pays et de la nature spéculative des placements, ce qui pourrait quelque peu justifier le taux élevé d'intérêt exigé par les banques. Aux Provinces maritimes, toutefois, et surtout en Nouvelle-Ecosse, pareille situation n'existe pas. Les conditions, établies de vieille date, y sont stables; il ne s'y fait pas de placements d'un chiffre élevé ou exagéré dans les entreprises industrielles de nature spéculative, du moins il ne s'y fait pas sur immeubles de forts placements qui autoriseraient les banques à les regarder comme de nature précaire. Je le répète, la situation commerciale établie de vieille date en Nouvelle-Ecosse y est pleine de stabilité, et rien n'autorise les banques de cette province à relever ses taux d'escompte.

Toutefois, il existe une autre iniquité dans les opérations des banques en Nouvelle-Ecosse, et c'est le taux variable d'escompte qu'elles exigent. Si le taux d'escompte présentait quelque uniformité dans les Provinces maritimes, les populations finiraient peut-être par se résigner à le payer; or, tandis que dans la ville que j'habite la Royal Bank of Canada exige un taux d'escompte de 8 p. 100, dans la ville voisine ce taux est de 7 p. 100, et à Sydney où existe la concurrence avec les autres banques, le taux est de 6 p. 100. Certains orateurs, au cours du débat, ont affirmé que le fusionnement des banques n'a pas eu l'effet d'accroître le taux d'escompte exigé pour prêts; mais les exemples que j'ai citées vont à l'encontre de cette prétention; car dans la ville que j'habite le taux d'escompte coïncide, si je puis employer ce mot, avec le fusionnement de la Royal Bank of Canada et de l'Union Bank d'Halifax.

Aujourd'hui, pour nos populations, la banque est aussi nécessaire que le marchand-épicier ou le docteur, vu que les gens ont contracté l'habitude de faire leurs affaires à la banque; et quand une banque est autorisée législativement ici, il est juste que le Parlement tienne à ce qu'on observe la charte qui assure la personnalité civile à cette banque. Si un individu a plus d'argent qu'il ne lui en faut pour ses affaires quotidiennes et qu'il décide de prêter cet argent à son voisin, il aurait droit de fixer l'intérêt à son gré, pourvu qu'il ne se rende pas passible des pénalités de la loi sur l'usure. Il n'obtient pas de privilège du Parlement; il peut prêter son argent à son gré. Mais les banques se trouvent en toute autre posture. Elles n'ont le droit d'exercer les pouvoirs et privilèges dont elles jouissent que sous l'empire de la loi qu'elles ont reçue du Parlement. Je l'affirme donc, le Parlement canadien a le droit de déclarer qu'il faut respecter les dispositions de la loi des banques touchant le taux d'intérêt exigé, et si la loi actuelle n'est pas applicable au point d'empêcher ce taux d'escompte usuraire, alors le Parlement a le devoir d'adopter une disposition plus rigide.

Mais, monsieur l'Orateur, ce n'est pas seulement à cet égard que le fusionnement des banques a porté atteinte à la prospérité commerciale des groupes de population parmi lesquels elles font leur exploitation. On a affirmé, au cours du débat, que le taux d'intérêt actuellement payé aux déposants est de 3 p. 100. Tel a été le taux de l'intérêt pendant quelques années et bien que les banques faisant leur commerce en Nouvelle-Ecosse n'aient pas abaissé d'une façon absolue ce taux d'intérêt, elles ont remanié le calcul de l'intérêt de façon à réduire encore davantage l'intérêt sur les dépôts dans cette province. Ainsi, il y a quelques années, le taux annuel de l'intérêt, bien qu'il ne fût que de 3 p. 100, les banques le calculaient par trimestre et le composaient de sorte qu'en outre de l'intérêt de 3 p. 100, les déposants bénéficiaient de cet intérêt composé tous les trois mois. Il y a environ un an, par suite de ce fusionnement, les banques que je connais plus familièrement, au lieu de calculer par trimestre l'intérêt servi aux déposants, ne l'ajoute que deux fois l'an, et en conséquence, l'argent qui est actuellement déposé dans cette banque ne gagne pas, au bénéfice des déposants, autant qu'il le faisait, il y a quelques années. Or, les banques ayant ainsi effectué pareille réduction, sans que les chartes autorisant leur commerce fissent obstacle à cette réduction, rien ne nous garantit qu'à l'avenir ces banques ne décideront pas de cesser de composer l'intérêt sur les dépôts deux fois l'an et ainsi à bref délai les déposants seraient réduits à ne recevoir que le taux de l'intérêt simple sur leurs dépôts. Cela seul permet aux banques de réaliser une forte économie, quand on se rappelle les énormes dépôts qui reposent actuellement dans ces banques. On prétend qu'il résulte de grands avantages de ces mergers pour le peuple, parce qu'ils rendent ces institutions financières plus stables et leur permettent d'avancer de grosses sommes, destinées au développement des industries nationales. Seulement, il est remarquable que, pour réussir à effectuer ces fusionnements de banques, il faille dorer la pilule, en accordant des primes aux actionnaires des banques à réunir. Cette fusion, cette absorption semble répugner aux actionnaires des banques, et pour vaincre leur répugnance, on leur paie une prime sur leurs actions, comme un engagement à voter pour le merger. Je connais un gentleman de mon comté qui était l'heureux porteur d'un chiffre fort élevé d'actions de l'Union Bank d'Halifax, et afin de l'engager à se dessaisir de ses actions et à voter

en faveur du merger entre l'Union Bank d'Halifax et la Royal Bank, on lui paya une prime équivalant à $3,000. Voilà la réponse à ceux qui prétendent que ces fusionnements de banques sont le résultat de demandes venant des banques fusionnées, afin de donner plus de valeur aux grosses banques et qu'elles soient en mesure de faire plus de bien aux populations parmi lesquelles elles font leurs opérations.

A nombre d'égards, le système de banques en vogue aux Etats-Unis est préférable au nôtre. On y possède un système de banques locales; les directeurs sont des hommes de la localité, demeurant au milieu de la population parmi laquelle la banque fait affaires. Ils sont intéressés à tout ce qui favorise le développement et le progrès des villes où ces banques sont établies.

Au Canada, c'est différent. Il n'y a en réalité pas une seule banque locale qui fasse des opérations dans les Provinces maritimes. Les dépôts qui sont reçus par ces banques sont placés dans d'autres parties du Canada, ils sont envoyés dans l'Ouest, aux Etats-Unis, au Mexique et même jusque dans l'Amérique du Sud. Ces dépôts sont placés par les banques partout où ils rapporteront les plus forts dividendes aux actionnaires. Le sentiment qui existe aux Etats-Unis au sujet des intérêts locaux n'est pas le même que celui qu'on constate au Canada. Je répète qu'il n'y a presque pas de banques locales dans les Provinces maritimes. Les banques y sont établies en grande partie pour recevoir l'argent au taux le plus bas possible de la part des gens qui habitent les localités où l'on fait des affaires et pour imposer le taux d'intérêt le plus élevé sur les emprunts consentis aux personnes qui viennent les demander.

Les honorables députés qui ont pris part au débat semblent avoir établi une distinction entre les gros et les petits prêts faits par une banque. Quelques-uns ont essayé de prétendre que si de gros prêts étaient faits par les banques, elles avaient raison de les consentir à un taux d'intérêt bien inférieur à celui qui était exigé pour les petits montants d'argent. Les gens qui demandent des petits prêts sont des cultivateurs, des pêcheurs, des artisans et des travailleurs dans tout le pays. Le besoin qu'a le petit cultivateur ou le pêcheur des $50 qu'il désire emprunter de la banque est aussi grand, aussi pressant que celui du manufacturier qui s'adresse à la banque pour emprunter $5,000. Comme ces banques font des opérations en vertu d'une loi du Parlement, on devrait faire en sorte que la loi relative aux banques donne au petit emprunteur, au petit cultivateur, au pêcheur, à l'artisan et à l'ouvrier les mêmes avantages pour emprunter de l'argent à ces banques que ceux dont jouissent le gros manufacturier ou le spéculateur sur les immeubles dans l'ouest du Canada.

Un taux uniforme d'intérêt est exigé aux Etats-Unis. Chaque fois qu'une banque fait des opérations, elle prête son argent toujours au même taux. Il n'en est pas ainsi au Canada. Aux Etats-Unis, les banques payent 4 p. 100 sur les dépôts qui leur sont confiés par les clients et il n'existe pas une entente entre les banques pour abaisser le taux d'intérêt sur les dépôts et pour empêcher une banque de fixer un taux quelconque d'intérêt sur des prêts qui pourraient être consentis. Je ne crois pas qu'il y ait aux Etats-Unis une institution semblable à celle de l'association des banquiers canadiens. J'ignore s'il en existe une, mais dans tous les cas elle ne porte pas préjudice aux droits et aux avantages dont devrait jouir et dont jouit en réalité aux Etats-Unis le petit emprunteur dans une ville où la banque locale fait des opérations.

Quand ce débat s'est ouvert, il y a une semaine, nous avons reçu avis des honorables députés de la droite qu'il serait assez général de leur côté et qu'ils y prendraient une part considérable. On nous a de plus laissé entendre que nos honorables collègues ne parleraient pas uniformément en faveur de la proposition qui nous est soumise. Pour un motif ou pour un autre le débat a été abandonné par la droite depuis deux jours. Je regrette de croire que les intérêts du petit peuple ne trouvent de défenseurs qu'à votre gauche, monsieur l'Orateur. Je me souviens que dans la dernière législature, quand se discutait une question qui touchait à la population du Canada en général, il n'y avait personne de plus ardents que nos collègues d'en face pour prendre le parti des gens qui n'étaient pas assez fortunés pour être classés parmi les banquiers et les capitalistes du pays. J'ai sous les yeux un extrait du "Toronto Telegram" dont je donnerai lecture à la Chambre:

L'opinion de Toronto sur la loi des banques.

Les chefs libéraux-conservateurs comprennent-ils que trente députés conservateurs de cette province sont menés tout droit à l'abattoir, non seulement par l'insuffisance des propositions de l'honorable W. T. White, mais par les termes dans lesquels ces propositions ont été représentées comme étant le devoir le plus élevé du Gouvernement et le bien suprême du pays? Avec les propositions de l'honorable W. T. White et son discours, un candidat libéral peut faire face à un conservateur partisan de ces propositions et approbateur de ce discours, dans chacun des trente districts d'Ontario et pourrait faire huer le député actuel dans chaque école de sa propre circonscription. Le major Sam. Sharpe s'est montré un meilleur ami de M. Borden et du parti conservateur quand il s'est opposé aux demandes de l'association des banquiers qu'il ne l'aurait paru s'il eut suivi le Gouvernement même jusqu'au désastre.

C'est un langage assez franc de la part d'un journal qui est toujours en faveur du ministère actuel. Je n'ai pas pu m'empêcher d'être frappé de l'activité de mon généreux et sympathique ami, le whip en chef de la droite, dans son désir d'abréger le débat sur cette importante question.

M. STANFIELD: Je désire rectifier ce qu'a dit mon honorable ami s'il veut bien me le permettre. J'ai fait le tour et j'ai demandé à chacun des membres de la droite s'il désirait parler sur la question. J'ai aussi demandé au député de Richmond combien de députés de la gauche voulaient prendre la parole. Il n'était absolument pas question d'arrêter la discussion, mais simplement de savoir combien de temps elle durerait.

M. KYTE: Quelque ait été l'intérêt de mon honorable ami, j'ai raison dans tous les cas de dire que le débat, en ce qui concerne la droite, s'est terminé très vite et d'une façon tout à fait inattendue.

La situation qui existe au pays par suite des opérations de banque est telle qu'elle devrait attirer l'attention des honorables députés. Nous sommes à la veille d'un état de choses qui n'est pas rassurant pour cette partie de notre population dont la richesse n'est pas assez grande pour être mise dans cette classe qui est représentée par l'association des banquiers canadiens.

En faisant usage de cette expression je veux naturellement faire allusion en général aux capitalistes du pays. Ils forment une partie très importante et très nécessaire de notre populaion. Je reconnais que sans l'avantage de l'argent, sans la facilité d'emprunt que peuvent ces grandes institutions à la population du Canada, un grand nombre d'entreprises qui ont été exécutées avec succès n'existeraient pas et que le développement extraordinaire qui s'est produit au Canada depuis trente ans, n'aurait pas pu être réalisé. Nous ne devons pourtant pas oublier qu'il y a chez nous un autre élément qui jouit de quelque droit, qu'il y a des gens qui comptent sur le Parlement pour obtenir une égalité dans la façon dont fonctionnent nos institutions financières.

Je ne sais pas quelle résolution a pu prendre mon honorable ami le ministre des Finances (M. White) en vue d'améliorer certaines particularités de la loi des banques qui nous est soumise. Comme je l'ai dit il y a un instant, je désire très vivement, et d'autres députés ont aussi exprimé ce désir, qu'un article plus précis que celui qui existe actuellement soit ajouté au bill pour limiter le taux d'intérêt que les banques devraient exiger sur certains prêts.

J'ai été étonné d'apprendre qu'à la banque de la ville où je demeure, le taux d'intérêt avait augmenté en violation de la loi; mais si les banques qui font des opérations au Canada peuvent élever le taux de 7 à 8 p. 100, en violation de la loi des banques, il n'y a pas de raison pour qu'on n'élève pas les taux de 8 à 10 p. 100, à 12 p. 100 ou à 15 p. 100. Avant que ce bill soit définitivement adopté par le Parlement, j'espère que l'honorable ministre des Finances prendra en considération le besoin urgent d'établir pour la population du pays une garantie plus sérieuse que celle qui existe actuellement dans l'application de la loi des banques.

Quant aux dépôts qui reçoivent un intérêt des banques, je pense que le moment est arrivé où les déposants devraient recueiller un plus grand profit de l'argent placé dans les banques. Ce n'est seulement que dans les dix ou douze dernières années que les banques ont fait des profits de 18 à 25 p. 100. Il y a vingt ans, quand le taux d'intérêt payable aux déposants était fixé, les banques ne gagnaient pas de quoi payer des dividendes aussi forts qu'aujourd'hui.

Il est grand temps que le tarif soit revisé et si le taux d'intérêt payé par les banques autorisées aux déposants est fixé par le taux d'intérêt que le Gouvernement paye sur les dépôts faits aux caisses d'épargne nationales, je pense que le Gouvernement devrait commencer le premier et augmenter les taux d'intérêt payé aux déposants de façon à ce que les banques du pays puissent être forcées de l'imiter. Il y a dans les Provinces maritimes de fortes sommes d'argent que les salariés ont gagné; ils n'aiment pas à placer leur argent dans des entreprises hasardeuses; ils ne connaissent rien aux placements d'un caractère particulier et ils considèrent que les caisses d'épargne nationales ou les caisses d'épargnes des succursales des banques du pays sont les seuls endroits sûrs où ils peuvent déposer leur argent. C'est profiter injustement du manque de connaisance qu'ont ces gens des opérations financières, que de les forcer à se contenter de ce taux mesquin de 3 p. 100 par an, quand les banques elles-mêmes gagnent avec leur propre argent de 18 à 25 p. 100. Je ne désire absolument pas faire un appel à la Chambre simplement pour laisser croire aux déposants que nous avons plus d'intérêt à leur bien-être qu'à celui des autres gens du pays; mais je dis qu'après toutes les circonstances que je viens d'exposer, le temps est arrivé où quelque chose devrait être fait pour augmenter le profit des dépôts dans les banques, si l'on tient compte de l'augmentation énorme des bénéfices procurés par l'argent mis entre les mains des capitalistes du pays.

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

Reprise de la séance.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa): En prenant la parole pour présenter quelques observations sur ce bill, je le fais avec l'idée que la proposition soumise à notre examen est la plus importante mesure, intéressant mes électeurs, qui sera présenté au Parlement au cours de la session. La loi de la marine est très importante et elle a été l'objet de beaucoup d'attention ici et dans le pays. Mais dans les résultats qu'elle aura sur le public, elle ne peut pas supporter la comparaison avec la loi des banques que nous discutons maintenant.

Cette loi intéresse la population entière, hommes, femmes et enfants. Au cours du présent débat, nous avons entendu de grands éloges de notre système de banque. Pour ma part, je ne suis pas un admirateur d'un système sous lequel depuis dix ou douze ans, le quart de nos banques ont fermé leurs portes et ont réduit à la misère des centaines et des milliers de familles. Je considère qu'il est du devoir du Gouvernement de soumettre un projet de loi propre à améliorer le système actuel et à prévenir des catastrophes comme celles dont nous avons été témoin dans le passé.

J'espérais que le ministre des Finances soumettrait un projet de loi rédigé de manière à protéger les intérêts du public. Au lieu de cela, nous avons un bill qui aurait pu être rédigé par l'association des banquiers, un bill qui ne tient compte que des intérêts des banques et s'inquiète fort peu des intérêts du public. Dans mes conversations avec des gérants de banques, des directeurs et des présidents, j'ai souvent entendu défendre et réclamer les dispositions que nous retrouvons dans le bill actuel.

D'un bout à l'autre de ce projet de loi, je ne vois presque rien qui soit à l'avantage des déposants ou des emprunteurs et tous les changements proposés tendent à augmenter les pouvoirs et les privilèges des banquiers et des financiers. Notre système de banque ne me paraît pas mériter tous les éloges qu'on en a fait. Je suis bien aise que cette question ait été débattue pendant quelques jours et que le bill n'ait pas été renvoyé immédiatement au comité des banques et du commerce. Le débat qui a eu lieu aura un bon effet et fera mieux comprendre au public le but et la nature de la nouvelle loi que l'on propose.

Il est toujours agréable de discuter une question dans laquelle la politique ou l'esprit de parti n'a rien à voir. La discussion s'est faite dans ces conditions et, cependant, je crois que les ministres ont dû exercer une forte pression sur leurs partisans, sans quoi nous aurions probablement eu une critique plus sévère du projet de loi, de la part des députés conservateurs. L'honorable ministre des Finances peut être certain que le public surveillera de très près l'attitude du Parlement sur cette question et que le Gouvernement, dont il est un des membres les plus éminents, sera jugé en grande partie par la conduite qu'il aura tenue dans cette affaire. Nous légiférons en ce moment pour les dix années à venir et si nous votons une mauvaise loi, nous en souffrirons pendant dix ans, car il n'est pas à prévoir qu'elle puisse être modifiée avant cette date.

Lorsque le bill a été déposé, il y a quelques semaines, j'ai prétendu que le fusionnement des banques ne devrait pas être permis sans une autorisation du Parlement. Sans prendre le temps d'étudier la question, le ministre a répliqué que cette proposition n'était ni possible ni opportune, parce qu'il peut arriver qu'un fusionnement doive se faire très rapidement, sans qu'il soit possible d'attendre cinq ou six mois, si le Parlement n'est pas en session. Je suis certain qu'en y réfléchissant, le ministre des Finances n'osera pas invoquer de nouveau ce même argument.

Si deux banques veulent fusionner, rien ne s'oppose à ce qu'elles attendent six mois, s'il le faut, pour s'y faire autoriser. Personne n'aurait à souffrir de ce délai. Même à présent, il est bien rare qu'un fusionnement ait lieu sans que les banques intéressées aient discuté le projet pendant plus de six mois; les négociations durent plus généralement un an. Il n'y a donc pas de raisons pour que les banques qui reçoivent leur existence du Parlement soient tenues d'obtenir l'autorisation de ce même Parlement, si elles veulent fusionner entre elles.

Un des grands dangers qui menace le Canada, c'est la concentration des grands intérêts financiers. Nos grands réseaux de chemins de fer sont entre les mains de trois hommes. Toutes les industries du pays sont entre les mains de l'association des manufacturiers. Tout notre système de banque est à la merci de deux ou trois banques—c'est-à-dire deux ou trois hommes—les mêmes qui contrôlent les chemins de fer et les industries. Si pendant les dix années à venir, les choses continuent comme pendant les dix années écoulées, nous aurons au Canada un monopole comme il n'en existe pas de plus dangereux dans le monde entier. Deux ou trois hommes auront la haute main sur les banques, les chemins de fer et les industries du pays.

J'ai entendu un député dire l'autre jour que si un danger survenait, le Parlement serait là pour le faire disparaître. Pourquoi attendre que le navire soit en danger de couler pour prendre des précautions? C'est maintenant que le ministre des Finances devrait appliquer le remède, sans attendre que la situation soit devenue comparable à celle qui existe maintenant aux Etats-Unis. L'autre jour, à Washington, de grands financiers, des hommes qui peuvent

disposer non seulement de millions, mais de centaines de millions ont déclaré sous serment que la situation avait atteint une phase critique et qu'une plus grande concentration des ressources financières serait accompagnée de graves dangers pour la nation américaine. Pourquoi attendre que les mêmes effets se produisent ici, pour appliquer le remède?

A mon sens, un remède, qui aurait pour effet de diminuer le danger, sinon de le faire disparaître complètement, serait d'interdire aux banques de fusionner sans l'autorisation du Parlement. Nous avons actuellement trois banques qui monopolisent à peu près la moitié du capital engagé dans ces institutions. Le ministre des Finances n'admettrait pas que ces trois banques pussent fusionner; mais il peut arriver que son successeur soit un homme moins énergique et permette le fusionnement de ces institutions, si le bill était adopté tel qu'il est rédigé. Pourquoi ne pas le modifier dans le sens que je viens d'indiquer et ne pas soumettre le fusionnement à l'autorisation des députés qui représentent non seulement les banques, les chemins de fer et les industries, mais aussi les ouvriers et les cultivateurs. Cette réforme ne causerait de tort à personne et un grand bien pourrait en résulter.

Depuis quelques jours, il a été beaucoup question de l'organisation et des opérations de la banque Internationale de Montréal et les journaux ont rapporté qu'il est question de faire absorber cette banque par une autre. De fortes influences ont dû être mises en jeu pour opérer ce fusionnement entre la Home Bank et la banque Internationale et la raison en est, évidemment, que l'on voulait éviter que les affaires de la banque Internationale fussent mises sous les yeux du Parlement, comme dans le cas de la Farmers' Bank. Pourquoi ces banques ne seraient-elles pas tenues de s'adresser au Parlement d'exposer l'état de leurs affaires devant le comité des banques et du commerce et d'expliquer les raisons qu'elles ont de demander le fusionnement?

Le ministre des Finances aura l'occasion de constater que la très grande majorité des contribuables de ce pays exige que la plus grande publicité possible soit donnée aux opérations de cette nature. Quelques-uns ont prétendu que le fusionnement entre une banque peu solide et une banque puissante doit généralement avoir d'excellents résultats. Sans vouloir nier absolument que l'opération soit désirable, j'ai de graves doutes sur les conséquences qui peuvent en résulter. Je suis convaincu que, dans beaucoup de cas, il aurait été préférable pour le public de mettre une banque en liquidation plutôt que de la laisser absorber par une autre et de permettre ainsi une concentration de capitaux susceptible de causer de plus grandes pertes au public.

M. TURRIFF.

On a prétendu que grâce au fusionnement, une banque est plus en état de faire des prêts aux commerçants, aux industriels et au public en général. Il est vrai que ces opérations concentrent plus de capitaux dans les villes et permettent aux banques de faire de plus gros prêts à leurs clients, mais le capital réuni de deux banques profite-t-il à un plus grand nombre de particuliers que ce même capital réparti entre plusieurs banques? Je ne le crois pas. Je suis d'opinion que le capital résultant du fusionnement profite à un plus petit nombre de particuliers que le même capital réparti entre deux banques et leurs succursales, dans tout le pays.

Ainsi que la chose nous a été expliquée, presque toutes les banques des Provinces maritimes ont été absorbées et les capitaux ont été concentrés à Montréal et à Toronto. Les bureaux dans les Provinces maritimes ne sont plus que des instruments servant au drainage de l'argent. Les déposants reçoivent 3 p. 100 d'intérêt, mais cet argent ne coûte aux banques, en réalité, que 2½ p. 100 et elles le placent dans l'Ouest à 7, 8, 9 et même 12 p. 100, ainsi que l'a affirmé l'honorable député de Régina.

L'autre jour, on m'a rapporté le cas d'un individu des Provinces maritimes qui a obtenu $300 d'une banque contre le dépôt d'une obligation de $1,000, négociable au pair, dans n'importe quel pays. Au bout de trois mois, malgré le désir de l'emprunteur de retarder le remboursement, la banque insista pour se faire payer et il fut obligé de faire endosser un billet par un de ses amis, pour régler l'affaire. Est-ce là une preuve que le fusionnement des banques facilite les transactions?

Toute la loi des banques est faite en faveur des banquiers et ne tient aucun compte des intérêts des simples mortels. Permettez-moi de citer un autre exemple. Un citoyen de Montréal qui avait besoin de contracter un emprunt de $10,000 et qui était en état de donner en garantie pour $60,000 d'obligations de premier ordre, s'est adressé à deux banques, sans pouvoir rien obtenir

Il fit part de son embarras à l'un de ses amis, un courtier dont le crédit ne représentait pas $60,000. Le courtier en question entreprit de se procurer cet argent pour son ami; il se rendit à une banque dont il obtint facilement $10,000. Pourquoi? Simplement parce qu'un courtier peut amener à la banque des clients avec qui elle refuse de traiter directement, mais le fait par l'entremise d'une filiale, une société de crédit, ce qui lui permet de faire des bénéfices plus grands. C'est là un des résultats de la fusion des banques. A mon sens, cela est absolument contraire aux intérêts de notre population; s'il se continue durant encore dix années, j'ose dire que tout le pays s'insurgera contre ce système.

Bien que je ne tombe pas d'accord avec mon honorable ami d'York-sud sur certains énoncés qu'il a fait au cours de sa harangue à propos de cette question—l'idée de la nationalisation des banques, par exemple,—je me permettrai de dire que la population de ce pays approuve un grand nombre des propositions qu'il a formulées et dont, avant dix ans, on constatera l'opportunité. Certes, certaines de ces propositions sont prématurées, mais le temps viendra—et ce sera bientôt—où le Gouvernement sera forcé d'agir plus directement dans les intérêts de la population du Canada qu'il ne semble disposé à le faire d'après les dispositions de ce projet de loi.

Je tiens à dire un mot en faveur des petites banques. Il est bien beau d'avoir une banque qui possède un capital acquitté de $15,000,000 ou de $16,000,000 et un fonds de réserve qui atteint ce chiffre avec, en outre, $100,000,000 d'actif, mais les institutions qui possèdent cet énorme capital ne font pas exclusivement le commerce de banque. Quelques-unes des banques les plus considérables du Canada possèdent des intérêts dans presque toutes les industries qui s'exercent en ce pays; lorsqu'il se produit un malaise sur le marché ou même un simple relâchement de ce dernier, sont-ce les grandes banques qui viennent au secours des gens et qui les aident le plus? Aucunement.

Qu'on me permette d'en fournir un exemple. Nous avons à Weyburn l'une des plus petites banques autorisées du Canada. Cette Chambre lui a donné son existence civile il y a deux ou trois ans. Antérieurement à cette date, les mêmes personnes qui ont des intérêts dans cette banque avaient poursuivi leur négoce durant plusieurs années à Weyburn et dans environ six villes voisines en se servant de la raison sociale "Weyburn Security Bank." Au cours des années 1907 et 1908, lorsque se produisit une disette du numéraire, cette banque rendit de grands services aux marchands et aux cultivateurs de Weyburn et des environs, ainsi qu'aux autres villes —six environ—où elle comptait des succursales; elle fit pour eux et pour elles plus que n'accomplirent les banques autorisées qui possédaient des succursales dans ces villes; l'on comptait six de ces institutions. Les clients de ces banques s'adressèrent à ces succursales, mais ils ne purent avoir un seul dollar.

M. LEMIEUX: Quel est le capital de la banque Weyburn?

M. TURRIFF: Aujourd'hui, le capital acquitté dépasse à peine $350,000. Quelques-unes des grandes banques, y comprise la banque du Commerce, possèdent des succursales dans ces villes. Ainsi que je l'ai dit, les gens ne pouvaient obtenir de conditions favorables et quelques-uns des clients de ces banques s'adressèrent à la Weyburn Security Bank dont le capital n'était pas alors aussi fort qu'il l'est aujourd'hui, et ils en obtinrent de l'aide; cette institution fit, pour aider les colons dans un temps de besoin urgent, plus que ce que n'accomplirent toutes ces banques chartées réunies. Voilà ce qui constitue, à mon sens, un argument en faveur de la petite banque. Pourquoi une banque qui possède un capital de $1,000,000 ne ferait-elle pas un négoce profitable? On ne peut citer un cas où une petite banque est tombée en déconfiture parce qu'elle ne faisait pas des affaires avantageuses. C'est par la faute de ceux qui se trouvaient à sa tête que chacune de ces petites institutions a dû disparaître. Ce n'est pas parce que le chiffre de leur capital est peu élevé, car le petit capital trouve un vaste champ quand on veut l'utiliser, tout comme il en est du capital considérable, et les bénéfices qu'on en retire sont tout aussi élevé, proportion gardée. Pourquoi alors n'encouragerions-nous pas l'installation et les commencements de ces petites banques au lieu d'aider les banques importantes à agrandir encore le champ de leurs opérations et à accroître leurs bénéfices?

On a affirmé ici qu'il vaut mieux fusionner les petites banques. Que désigne-t-on par "petites banques"?

Une banque qui possède un capital acquitté de $5,000,000 est un modeste établissement, si on le compare avec la banque de Montréal, la banque du Commerce ou la banque Royale. Propose-t-on que ces banques fusionnent parce qu'elles sont faibles? Demande-t-on que plusieurs banques possédant un capital total de $5,000,000 et une réserve qui représente ce chiffre, obtiennent la permission de fusionner afin de ne former qu'une seule et même banque qui sera aussi forte que l'est la banque de Montréal, ou la banque du Commerce ou la banque Royale? Voilà, cependant, où nous conduira le projet de loi qu'on nous demande aujourd'hui d'approuver. Nous n'avons pas fini avec les fusionnements; nous ne faisons que commencer dans cette voie et je dis qu'on ne pourrait pas laisser au caprice d'un seul homme de dire qu'on devrait permettre à deux ou trois banques de fusionner.

Avant la suspension de la séance, l'honorable représentant de Richmond nous a fourni une liste des fusions de banques opérées dans les Provinces maritimes. Deux ou trois banques que l'on comptait dans cette partie du pays, se sont fondues en une seule banque puissante. J'estime que le principe en jeu est erronné; que nous prenons une fausse direction; qu'au lieu de permettre aux banques de fusionner, nous devrions mettre des entraves absolues à cette coutume et que, si les institutions concernées ne voulaient pas

se soumettre à ces dispositions du statut, on devrait les citer devant le Parlement pour leur fournir l'occasion d'établir, d'une façon claire et précise, que ce fusionnement serait dans l'intérêt, non seulement des banques concernées, mais encore dans celui de la population, en général.

Nous avons débattu ces questions d'après cette donnée que les banques ont droit à tous les égards possibles. Je suis prêt à admettre que l'on doit une extrême considération aux banques et aux actionnaires qui ont payé ces $114,000,000 de capital acquitté. Un montant égal représente probablement la réserve. Celle-ci compte dans certains cas. Je me rappelle un de ces derniers où la réserve avait été souscrite par les actionnaires. Je sais également que dans plusieurs autres banques le compte de la réserve a été augmenté grâce aux primes sur le capital-actions vendu; en thèse générale, cependant, la plus grande partie de ces $114,000,000 qui figurent au crédit des banques en qualité de compte de la réserve, produit de notre population sous forme de profits sûrs, et dépassant même un gros et légitime dividende que les banques ont acquitté chaque année.

Donc, tandis que les actionnaires des banques et que celles-ci ont droit à certains égards—et je ne désire aucunement qu'on interprète mes paroles comme laissant planer du doute sur ces institutions, car je tiens simplement à rectifier quelques erreurs qui se sont glissées au cours de ce débat—tandis que les actionnaires ont droit à certains égards, que fait-on à l'endroit du grand nombre de personnes qui ont souscrit la balance de l'argent qu'on met à la disposition de ces banques? Nous avons $1,500,000,000 dans nos banques canadiennes. Qui a fourni ce montant? Le peuple du Canada, les déposants du Canada ont souscrit ce montant, de telle sorte que les propriétaires des banques, celles-ci et leurs actionnaires ne possèdent qu'une très faible portion du capital qu'elles utilisent aujourd'hui pour réaliser leur argent et alors qu'elles réalisent—bien qu'elles puissent ne l'acquitter en entier aujourd'hui, ce montant va au fonds de la réserve—de 15 à 23 p. 100, les déposants se trouvent à gagner environ 2½ p. 100. Je parle de ceux qui ont des dépôts dans les banques d'épargnes.

Je ne fais pas de plaidoyer en faveur des dépôts faits par des hommes comme nous, les hommes d'affaires du pays qui mettons notre argent à la banque pour l'utiliser à notre discrétion, de nous qui pouvons avoir $5,000 en dépôt à une banque aujourd'hui et qui avons la liberté de retirer ce montant demain. Il y a $350,000,000 de cet argent placés au crédit de notre population dans les différentes banques de ce pays et

M. TURRIFF.

sur lesquels les banques ne paient aucun intérêt. Cela est parfait; nous sommes récompensés en ce sens qu'on s'occupe de l'administration de nos capitaux qui sont toujours, du reste, à notre disposition.

Quand je fais allusion à ceux qui ont des dépôts aux banques, je parle des hommes qui possèdent de $25 à $1,000 et qui ignorent comment et où les placer pour en retirer des bénéfices et qui les déposent en conséquence aux banques d'épargnes. On suppose qu'ils reçoivent 3 p. 100. Ce n'est pas là ce qu'ils retirent. Si quelqu'un dépose $100 le deuxième jour du mois, il ne retire aucun intérêt jusqu'au premier jour du mois suivant et, en moyenne, ainsi qu'un banquier me le disait, ce dépôt ne rapportera tout au plus que 2½ p. 100 dans le cas des banques d'épargnes. Ce sont ces personnes dont la Chambre devrait s'occuper à cet égard.

On a dit au cours de ce débat que les banques réclament finalement de 6 à 12 p. 100. Si on leur permet de réclamer de cette façon, qu'adviendra-t-il des déposants? Il n'y a pas très longtemps, je recevais un avis m'annonçant qu'à cause de la rareté de l'argent, mon compte porterait 7 au lieu de 6 p. 100. Cela est parfait. D'où provenait cette rareté de l'argent?

Les banquiers paient-ils plus cher leur argent lorsqu'ils me réclament 7 p. 100 qu'ils ne le payaient, lorsqu'ils ne me réclamaient 6 p. 100? Aucunement. Ils ont encore à leur disposition de l'argent sur lequel ils ne paient tout au plus que 3 p. 100. C'est là tout ce que l'association des banquiers permet à une banque quelconque de payer. Une banque pourrait consentir à payer 4 p. 100, mais l'association des banquiers pourrait, si elle le voulait, mettre cette institution dans l'impossibilité de continuer son commerce. Cette association exerce un despotisme intolérable. Elle ne permet à aucune petite banque de payer ce qu'elle a besoin de payer. Je me rappelle le cas d'une banque qui voulait payer plus de 3 p. 100 ce que l'association ne lui permit pas de faire. Si elle l'eût fait, elle aurait été biffée de la liste de l'association, et tout le monde sait ce que cela signifie.

Si l'argent est rare, ainsi que ces banques le disent, si elles réclament de leurs clients 1 ou 2 p. 100 supplémentaires, pourquoi ne paieraient-elles pas plus aux déposants, au peuple, dans ce cas-ci, qui a $650,000,000 qui portent intérêt à 3 p. 100 dans les banques? Je demande à mon honorable ami, le ministre des Finances, de me dire s'il ne peut trouver le moyen de mettre des entraves à l'influence des banquiers qui s'exerce jusqu'à ce point; représentant le Gouvernement, il devait dire à l'association des banquiers: Il y a dix, quinze ou vingt ans, le Gouvernement alors au timon des affaires à Ottawa pouvait s'adresser à l'An-

gleterre et emprunter de l'argent à 3, 3½ p. 100, et en ces jours-là nous payions aux déposants le même intérêt que celui qu'on nous réclamait sur l'argent que nous empruntions; mais l'heure est venue maintenant où nous ne pouvons nous adresser à la Grande-Bretagne et emprunter d'elle de l'argent à 3, 3½ p. 100; c'est pour cela que nous allons accomplir ce qui est juste et raisonnable à l'endroit de la population du Canada, de telle sorte qu'à l'avenir nous puissions payer aux déposants dans les banques de l'Etat, qui sont les caisses d'épargne postales, 4 p. 100 d'intérêt sur leur argent, au lieu de 4 p. 100 dans le cas de l'argent expédié en Grande-Bretagne.

Cela ne serait-il pas juste, monsieur l'Orateur? Quel serait le résultat de cette réforme? Qui se trouverait à souffrir si mon honorable ami faisait preuve d'énergie et disait en toute fermeté à l'association des banquiers, lui qui est si fort: Je vais payer à ceux qui ont des dépôts dans les banques d'épargnes de l'Etat 4 p. 100 au lieu de 3 p. 100? Nul ne se trouverait à souffrir de ce fait. Les banquiers réaliseraient encore de 12 à 15 p. 100 sur leur capital engagé. Ils ne pourraient plus réaliser de 20 à 25 p. 100, non, mais ils retireraient 15 p. 100 au moins et, peut-être, 20 p. 100. Cela n'est-il pas suffisant lorsque ceux qui ont risqué leur capitaux ne retirent que 3 p. 100? 4 p. 100 seraient-ils trop élevés? Pourquoi nos banquiers ne peuvent-ils pas payer autant que les banquiers américains acquittent? Ces derniers ne réclament de leurs emprunteurs que l'intérêt qu'exigent nos banques, et ils payent 4 p. 100 sur les dépôts.

Je prie donc le ministre des Finances de prendre cet avis en considération, et s'il fait ce que je lui demande il aura rendu service au Canada. Autrement, l'association des banquiers va être trop puissante pour le Gouvernement.

Un mot maintenant au sujet du taux légal de l'intérêt. Le maximum est aujourd'hui de 7 p. 100, mais les banquiers s'en moquent. Le ministre des Finances ne pourraient-il pas remédier à ce mal? Ne parlons pas du Yukon, tout y est cher. Parlons des provinces de l'Ouest. Les banques y trouvent de meilleures garanties que n'importe où, leurs pertes y sont moindres que n'importe où. Si le ministre des Finances laisse l'article tel qu'il est, qu'il impose une peine à tout banquier qui aura exigé plus de 7 p. 100, et que cette peine soit de $1,000 pour une première infraction, de $10,000 pour une seconde, et de cinq ans de bagne pour une troisième.

Ce sera les rappeler au respect de la loi. Ils ne s'occupent pas plus de la loi que s'il n'en existait pas. L'honorable député de Régina nous a dit que, à sa connaissance, certaines banques autorisées percevaient 12 p. 100. Pourquoi alors le ministre des Finances hâterait-il l'adoption de son bill au point de n'y pas insérer une disposition pénale empêchant ces banquiers de pressurer leur clientèle Ne serait-il pas à propos de les forcer au respect de la loi, au moins par l'imposition d'une certaine amende? Si l'honorable ministre n'en veut rien faire, qu'il modifie tout de suite la loi de façon à leur permettre d'exiger jusqu'à concurrence de 24 p. 100. Alors nous aurons au moins la certitude que les banquiers obéissent à la loi, et le public saura à quoi s'en tenir. Il est vrai qu'il y a des banques où la loi est observée; mais enfin, pourquoi paierions-nous 7, 8 ou 9 dans l'Ouest tandis qu'on paie seulement 6 dans l'Est? Les déposants de l'Ouest ne retirent pas un intérêt plus élevé que ceux de l'Est. Pourquoi les déposants ne toucheraient-ils que 2½ p. 100 quand les banques perçoivent 7 ou 8? La loi défend cela, mais les banques le font quand même, et c'est pourquoi il faudrait leur imposer une forte amende.

Il n'est presque pas un pays qui accorde à ses banques ce que nous accordons aux nôtres. Nous leur donnons tous les ans $114,000,000 qui ne leur coûtent que l'impression des billets. En outre, il se détruit tous les ans des milliers de billets qui représentent autant de profit net, puisque les banques ne seront jamais appelées à les racheter. Si 7 p. 100 doit être le maximum, que le ministre des Finances impose une peine, ou bien qu'il laisse les banques libres d'exiger ce qu'elles voudront, afin qu'elles ne soient plus tentées de violer la loi. Voilà qui me paraît raisonnable.

Une autre question, c'est celle des rapports faits au Gouvernement. Je ne l'ai pas entendu discuter bien à fond dans cette Chambre. Je serais disposé à restreindre la sévérité de la loi envers les banquiers, à ce sujet. Le gérant d'une banque peut être arrêté et jeté en prison pour avoir fait un faux rapport au Gouvernement. Il peut être également mis en accusation pour inexactitude dans ses rapports mensuels. Voilà qui me paraît trop rigoureux. Un gérant de Montréal ou de Toronto a sous ses ordres une centaine de succursales éparpillées dans tout le pays, de l'Atlantique au Pacifique.

Ses subordonnés qu'il n'a peut-être même jamais vus, lui envoient des rapports sur lesquels il base le sien, et s'ils ne sont pas exacts, le gérant qui a signé le rapport de la banque est coupable. Ce n'est guère juste, attendu qu'il est tenu de faire un rapport sans pouvoir vérifier par lui-même l'exactitude des données qu'on lui a fournies à cette fin. Il arrive cependant aux banques de faire des rapports absolument erronés, par exemple, au sujet de la valeur

de leurs immeubles. Une banque estimera ses biens immeubles à $2,000,000 quand ils vaudraient $5,000,000 à $10,000,000 pour toutes autres fins que les opérations de banque; elle induit tout autant le public en erreur que si elle estimait à $5,000,000 ou $10,000,000 des propriétés qui ne vaudraient réellement que $2,000,000. Pourquoi ne pas les obliger à fournir un état exact de la valeur de leurs propriétés? Si elles pêchent sous le rapport de l'exactitude, c'est qu'elles veulent dissimuler leurs profits. Elles les portent à 17 ou à 24 p. 100 tout au plus, tandis qu'une évaluation exacte de leurs biens les élèverait à 25 ou 30 p. 100. C'est ce qu'elles ne veulent pas, et de là l'inexactitude de leurs rapports. Tout le monde sait que la banque la plus puissante du Canada a perdu une somme considérable dans une vaste spéculation, au Mexique. Cette perte n'a rien changé dans ses profits ni dans ses rapports. Pourquoi? Parce qu'elle a surévalué ses propriétés pour couvrir la perte Le public n'a pas la moindre idée de ce qui se passe.

Quelques mots au sujet de l'inspection. L'honorable ministre veut établir l'apurement des livres au siège social des banques par un vérificateur étranger. Il a appuyé sur ce point en présentant son projet de loi. Il a prétendu que si cette mesure de garantie avait été adoptée plus tôt, la banque d'Ontario n'aurait pas sombré, ou que, du moins, l'on aurait découvert, plusieurs années auparavant, le malheureux état de ses affaires. Je diffère d'opinion avec lui. A mon sens, cette inspection ne sera qu'une comédie. Ce sont les actionnaires qui vont nommer leur auditeur. Qui nommeront-ils? Autant vaudrait dire que c'est le président de la banque qui va nommer les apurateurs. Les directeurs contrôlent la nomination, il le faut, et les directeurs, munis des procurations des actionnaires, nommeront l'apurateur. Dans le cas de la banque d'Ontario, qui aurait été l'apurateur si les actionnaires l'avaient nommé? L'homme selon le cœur du président et du gérant général, et tout ce qui est resté caché au public serait resté caché quand même. Si l'on veut absolument établir cet apurement, que l'apurateur soit nommé par le ministère des Finances.

Quant à l'apurement externe, je n'y vois rien. Elle ne signifierait pas grand'chose quand même l'auditeur serait nommé par le ministère des Finances; mais elle vaudra cependant mieux que s'il était nommé par les actionnaires.

Les banques ont un autre moyen d'éluder la loi. Je vais le signaler à la députation. La loi dit que les banques ne doivent pas faire le commerce d'immeubles. Or, à Winnipeg, les banques sont à construire les plus grands édifices, et ce sont elles qui ont le plus grand nombre de locataires. Il y a une couple d'années, une de ces banques a construit sur l'avenue du Portage un immense édifice de dix ou douze étages et elle l'a loué à raison de $2.65 le pied carré, le plus haut prix de la ville. Et cet édifice était à peine construit qu'elle y a ajouté une immense annexe. Fort bien. On peut prétendre qu'une banque a droit de faire valoir ainsi un immeuble avantageusement situé. Mais avec l'argent de qui érige-t-elle cet édifice? Avec l'argent des actionnaires, direz-vous. Oui, mais ce n'est pas encore tout à fait cela. C'est à même son actif que la banque fait faire cette construction; il en serait autrement si elle n'avait que l'argent des actionnaires. Si les banques peuvent se permettre ces entreprises, c'est parce qu'elles détiennent, à titre de dépôts, des millions de piastres à 3 p. 100, mais de fait à 2 p. 100, et elles font ainsi de la concurrence aux gens mêmes dont elles emploient l'argent à ériger de tels édifices. On nous annonce aujourd'hui que la Royal Bank va ériger à Toronto un édifice de vingt-deux étages. Cependant, la loi le lui défend. Si l'honorable ministre veut permettre aux banques d'éluder ainsi la loi, qu'il la modifie plutôt de façon à leur permettre de construire les édifices qu'elles voudront.

L'honorable député de Toronto-nord nous a beaucoup parlé, l'autre jour, des maigres recettes des banques. Le député de Simcoe-nord est allé encore plus loin, il nous a dit que pas un autre établissement dans le pays ne faisait d'aussi maigres recettes que les banques; que leurs recettes représentaient, en moyenne, seulement 4 p .100 de leur capital; mais, questionné à ce sujet, force lui fut d'admettre que la banque dont il faisait partie avait réalisé 18 p. 100 l'année dernière

Il a également parlé du taux beaucoup plus élevé que gagnaient les banques dans la mère patrie. Mon honorable ami de Simcoe-nord a donné une liste de quelques-unes des banques à différents endroits, où elles gagnaient de gros dividendes. Il nous a portés à croire, on a tenté de nous faire croire que la raison pour laquelle l'argent ne venait pas de la mère patrie vers nos banques, c'était qu'elles pouvaient faire beaucoup plus d'argent chez elles. Si les déclarations de mon honorable ami de Simcoe-nord sont à peu près exactes, le peuple de la Grande-Bretagne peut placer son argent dans les opérations de banque et faire beaucoup plus d'argent en Angleterre où les banques font de 14 à 33 p. 100. Pourquoi prend-il les emprunts de notre Gouvernement à 4 p. 100, pourquoi envoie-t-il des fonds ici pour les placer sur des obligations qui lui donnent 5 ou 6 p. 100, s'il peut avoir beaucoup plus que cela chez lui? Il

se peut que, dans la mère patrie, ces banques soient devenues si bien établies, probablement avec un faible capital, et qu'ayant fait des opérations depuis cinquante ou cent ans, elles gagnent de fortes sommes d'argent; mais il est inutile de tenter de nous faire croire dans notre pays que l'argent peut être utilisé dans la mère patrie pour donner plus de profits que nos banques n'en font à présent.

Je crois que toute cette question devrait être examinée et que la loi des banques devrait être modifiée sous plusieurs rapports dans l'intérêt du public.

Autre question, et l'une de celles auxquelles nos populations de l'Ouest s'opposent le plus, c'est que nos banques envoient cent millions de dollars de notre argent à New-York et à Chicago, pour les y placer et gagner de l'argent. Ce peut être très bien. Cet argument est toujours mis de l'avant par les banques elles-mêmes, et je ne doute pas que mon honorable ami le ministre des Finances s'en servira aussi, qu'il est nécessaire de leur permettre d'agir ainsi, parce que l'argent devrait toujours être liquide de manière à pouvoir en tout temps faire rentrer ces fonds à vue.

En parcourant l'état des banques, je trouve que plusieurs des banques, quelques-unes des plus fortes, n'envoient pas d'argent à New-York, que seule quelques banques le font, pour placer des fonds à vue sur le marché. Comment font les banques, celles qui n'envoient pas d'argent là-bas? Elles paraissent s'arroger de manière à placer leurs fonds dans le pays et l'avoir toujours sous forme liquide afin de faire face aux chèques émis par leurs déposants dans tout le pays. Si de petites banques peuvent agir ainsi, pourquoi les grandes banques ne le pourraient-elles pas? Souvent dans l'Ouest nous souffrons du manque d'argent, nous ne pouvons pas obtenir de fonds pour la poursuite des affaires légitimes du pays, et nous payons 7, 8 et 9 p. 100 pour ces fonds; cependant cent millions de dollars de notre argent sont aux Etats-Unis placés parfois à 24 p. 100, souvent à un taux bien inférieur, très souvent aussi bas qu'à 2 p. 100. Pourquoi ces fonds ne resteraient-ils pas chez nous?

Je désire maintenant traiter de la question de la protection des déposants. Mon honorable ami de Middlesex-ouest, l'autre soir, a exposé le cas très bien et très favorablement à la Chambre. Voici ce que je suggérais. Nous avons protégé les porteurs de billets; c'était une innovation. Maintenant, pourquoi ne pas protéger les déposants? Nous donnons environ cent quatorze millions de dollars de monnaie pour rien chaque année. Elles feront probablement cinq millions de dollars par année avec l'argent qu'elles ont pour rien. Pourquoi mon honorable ami le ministre des Finances ne pourrait-il pas mettre dans le bill un article qui dirait ceci: que sur cet argent que le Gouvernement vous permet d'avoir pour rien, c'est-à-dire, la monnaie courante, les billets que vous faites circuler, et sur lesquels vous faites probablement quatre ou cinq millions de dollars par année, vous mettez à part, disons, un tiers de cette somme chaque année. Ne le donnez à personne, mais mettez-le à part dans un fonds: donnez-le au Gouvernement, et le Gouvernement vous paiera 3 p. 100 et dès que mon honorable ami le ministre des Finances aura décidé de changer le taux payé aux déposants dans les caisses d'épargne nationales, le Gouvernement vous paiera 4 p. 100, le même chiffre qu'il paie aux déposants.

Laissez-le là comme dépôt; laissez-le s'accumuler d'année en année, et il se développera en un fonds pour la protection des déposants, non pas du marchand qui fait un dépôt, mais des déposants qui y laisse leur argent longtemps et qui en retirent présentement 3 p. 100. Si ces déposants recevaient 4 p. 100 et s'ils savait que le Gouvernement garde pour leur protection un fonds toujours grandissant de millions de dollars, ce serait un très grand avantage et les banques gagneraient elles-même davantage, parce qu'il y aurait plus de confiance, et qu'il entrerait plus d'argent dans leurs coffres. Pourquoi cela ne se ferait-il pas? Permettez-moi de vous signaler que dans les cas de la banque d'Ontario, et de la Sovereign Bank, deux des plus mauvaises faillites que nous ayons vues au Canada, l'association des banquiers, représentant les banques autorisées du Dominion du Canada, est venu de l'avant de sa propre initiative, et a fait cette chose même, elle a protégé les déposants, de sorte que les déposants n'ont rien perdu. Pourquoi l'association des banquiers a-t-elle fait cela? Elle n'y était pas obligée, mais elle l'a fait, soit parce qu'elle croyait que c'était juste, soit qu'elle comprît l'avantage d'agir ainsi; je penche plutôt de ce dernier côté, parce que je ne crois pas que la considération du bien ou du mal irait très loin. L'association des banquiers a cru que c'était une bonne opération. Si mon honorable ami disait à ces banquiers: Nous vous donnons cent quatorze millions de dollars pour rien; vous placerez environ 2 p. 100 de cette somme en un fonds qui sera déposé entre les mains du Gouvernement, qui vous allouera le taux ordinaire d'intérêt sur cet argent, laissez ce compte s'accumuler d'année en année pour la protection des déposants; et lorsque quelque banque du Canada fera faillite, les déposants seront protégés jusqu'à concurrence de ce compte.

Si chacune des grosses banques, chaque banque qui fait partie de l'association des banquiers canadiens, était responsable de la mauvaise administration de toutes les banques, vous trouveriez qu'aucunes des petites banques ne pourrait continuer longtemps à faire mal avant d'être mises à l'ordre, non pas par le Gouvernement, non pas par le ministère des Finances, mais par l'association des banquiers.

Je demande pardon de parler si longuement. Mais c'est là une question de la plus haute importance pour mes commettants. Mes commettants ne se cassent pas la tête à propos de la marine.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. TURRIFF: Oui, ils ne se cassent pas la tête à propos de la marine, mais sur ce sujet, voici ce qu'ils disent: S'il faut que nous ayons une marine, pour l'amour de Dieu donnez-nous la marine Laurier. Lorsque des gens se trouvent à 1,500 ou 2,000 milles de l'océan, ils s'intéressent beaucoup plus aux affaires de banque qu'au service naval. Cette question de banques les touche, elle les prend au gousset. Et ils s'y intéressent. Le ministre des Finances s'apercevra, s'il fait adopter ce bill tel qu'il est rédigé, un bill absolument dans l'intérêt des banquiers sans une seule ligne, autant que je puisse voir, dans l'intérêt des cultivateurs—qu'il entendra parler de la population de ce pays.

J'ai toute raison d'espérer et de croire —connaissant mon honorable ami comme je le connais pour un homme qui veut faire ce qui est bien, qui veut faire ce qui est bon pour le pays—que lorsque ce bill viendra devant le comité des banques et du commerce, lorsque ses amis en arrière de lui ne seront pas baillonnés, il y entendra dire suffisamment de choses pour l'engager à faire quelques changements dans ce bill; et qu'en fin de compte nous aurons une loi de banque qui sera bonne pour les banquiers, bonne pour les manufacturiers, bonne pour les chemins de fer, bonne pour les cultivateurs, bonne pour les travailleurs et bonne pour le Canada.

M. DAVID WARNOCK (Macleod): Le bill actuellement devant la Chambre est un bill très important, et en ma qualié de représentant d'un comté rural dans une province des prairies, un district qui se convertit d'un pays purement de pâturages en un pays agricole, je désire discuter plus particulièrement les articles 88 et 91—l'article 88 qui traite du taux d'intérêt qui peut être exigé, et l'article 91 qui propose de modifier la loi des banques de manière à permettre aux banques de prêter de l'argent aux cultivateurs sur leur grain et leur bestiaux.

Pour les anciens habitants de l'Ouest, le présent taux d'intérêt n'est, comparativement parlant, pas élevé. Je me rappelle qu'il nous fallait payer jusqu'à 24 p. 100. Mais les conditions étaient différentes dans ce temps-là. Dans les conditions d'aujourd'hui, alors que nos cultivateurs sont forcés de vendre sur un marché limité, s'ils sont appelés à payer 8, 10 ou 12 p. 100 pour avoir de l'argent, cela devient réellement très dûr pour eux. Et la classe qui a demandé le dépôt de cette loi est largement responsable de ce marché limité. Je crois qu'ils devraient faire quelque concession sous forme de compensation aux cultivateurs de l'Ouest pour la grande restriction qui leur a été imposée comme résultat du verdict de septembre 1911. Des taux élevés d'intérêt sont ruineux. Les cultivateurs ne peuvent simplement pas continuer à emprunter de l'argent tandis qu'ils vendent leur grain aux prix actuels—prix qui couvrent à peine les frais de production—et cultiver avec succès. Les gens d'affaires de l'Est et de l'Ouest dépendent mutuellement les uns sur les autres, et si une période de marasme s'étendait sur ces provinces de prairies, les banquiers et les capitalistes de l'est du Canada ainsi que les manufacturiers auraient de bonnes raisons pour regretter leur action de septembre 1911.

Quant aux taux élevés d'intérêt d'il y a dix-huit ou vingt ans, je dois dire que ces taux n'étaient pas payés aux institutions banquières, comme ils le sont aujourd'hui; ils étaient payés à des banquiers privés, à des gens qui avaient accumulé des fortunes, et quelques-uns d'eux sont maintenant les hommes les plus riches de ce pays.

Règle générale, les colons de l'Ouest ne sont pas fortement intéressés dans la stabilité des banques en qualité de déposants; ils sont bien plus intéressés à savoir comment s'y prendre pour obtenir de l'argent des banques pour s'en servir dans leurs affaires. Et je peux vous affirmer qu'un grand nombre de nos colons se découragent beaucoup. J'ai raison de croire que plusieurs seront forcés de quitter leur homestead cet été pour chercher de l'emploi dans les travaux de construction des chemins de fer ou ailleurs, afin d'amasser un peu de fonds pour leur permettre de continuer leurs opérations agricoles. Les cinq ou six prochaines années verront un temps très critique dans le développement de nos provinces de l'Ouest. Un grand nombre de colons sont bien convaincus qu'ils devront se livrer à la culture mixte. Mais il faut des capitaux pour cela, et il est nécessaire que nous ayons de l'argent à des taux peu élevés d'intérêt. J'ai été très convaincu par les remarques de mon honorable ami de Strathcona, et aussi par celles de mon honorable ami de Medicine-Hat. Ces deux messieurs ont attiré l'attention du Gouver-

nement sur le système de prêts et de banques en Australie.

Lorsque je visitais les vieux pays, où je suis né, il y a environ un an, et que j'en parcourais les campagnes, j'ai été très surpris de voir le grand intérêt que l'on y portait à la politique d'immigration australienne. J'ai rencontré des centaines de cultivateurs qui auraient fait d'excellents colons, et qui songeaient sérieusement à aller s'établir en Australie de préférence au Canada. Or si un certain nombre de nos colons se découragent, particulièrement ceux qui viennent des Iles-Britanniques, et écrivent à leurs amis en Angleterre des lettres pour leur dire les bas prix et les grandes difficultés qu'ils rencontrent présentement dans l'Ouest canadien, je suis certain que l'on verra bien vite le flot de l'immigration se diriger vers l'Australie.

C'est une vérité indiscutable qu'un colon content de son sort est le meilleur agent d'immigration qu'un pays puisse avoir; et il est également vrai qu'un colon mécontent peut faire plus pour empêcher l'immigration que tous les meilleurs agents du Gouvernement peuvent faire pour l'encourager.

J'appelle surtout l'attention du ministre des Finances sur ce point, afin que lorsque le bill viendra en comité pour la discution des articles, il soit prêt à accepter des modifications à l'article 91 touchant la question de l'intérêt. Les cultivateurs des prairies désireraient payer moins cher d'intérêt sur leurs emprunts. C'est devenu d'une absolue nécessité et sans cela nous allons avoir un revers.

Je ne sais pas si l'amendement proposé à l'article 88 est bien avantageux pour le cultivateur. Je ne demande pas qu'on le retire, mais il est très douteux qu'il rende beaucoup de service, car je crois que la majorité des cultivateurs qui pourront emprunter de l'argent en vertu de cet amendement le peuvent déjà avec la loi actuelle. Les banquiers n'aimeront guère à prêter de l'argent aux cultivateurs à 9 ou 10 p. 100, si ces cultivateurs ne peuvent vendre leurs produits plus que le prix juste que la production leur coûte.

Il ne peut alors y avoir de profits, et je doute fort que le cultivateur reçoive des avantages de cet article. On peut cependant l'essayer, mais j'espère que le ministre accueillera favorablement les propositions de l'honorable député d'Assiniboïa, et veillera à ce que les dispositions de l'article 91 soient strictement observées.

Je n'ai rien de plus à dire, mais j'espère qu'avant que ce bill soit définitivement adopté on y aura apporté des amendements de nature à permettre aux cultivateurs d'emprunter plus aisément et à un taux plus bas d'intérêt, ce qui protégera l'agriculture et encouragera le progrès et le développement des provinces de l'Ouest.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): Ce n'est pas mon intention de faire de bien longues réflexions sur le bill qui nous est soumis. On l'a discuté au double point de vue de l'actionnaire et du déposant, mais je désire le discuter au point de vue de l'emprunteur.

La question de l'inspection des banques a été discutée très longuement et les opinions qui ont été exprimées sont nombreuses et variées. J'ai été surpris de quelques-unes des objections offertes à l'inspection par le Gouvernement. On nous dit que l'inspection par le Gouvernement est inutile parce que les banquiers sont honnêtes. Je ne vois pas que ce soit une raison. Si, comme on l'a dit, les gens d'affaires engagés dans le commerce de banque sont honorables et pour cette raison il est inutile que le Gouvernement fasse lui-même l'inspection des banques, nous pourrions alors tout aussi bien nous passer du Code criminel, car la même raison s'applique dans les deux cas. On nous dit aussi qu'il ne faut pas d'inspection des banques par le Gouvernement parce que cela tendrait à créer une fausse sécurité, et qu'il est impossible, dans certains cas, d'empêcher la fraude.

Si cet argument vaut quelque chose, nous pourrions alors tout aussi bien adopter le principe que parce que n'importe qui d'entre nous peut commettre un crime dans les rues d'Ottawa, on devrait se dispenser de la protection de la police, parce que cette protection n'empêche pas les crimes. Si l'argument que l'inspection des banques par le Gouvernement n'est pas nécessaire parce que notre population est honnête et qu'il est impossible d'empêcher la fraude, vaut quelque chose, il doit avoir la même force contre le Code criminel et le maintien de la police. Nous voulons créer une sécurité réelle et non pas fausse, et une bonne inspection des banques par le Gouvernement produira ce résultat. Je n'ai aucun doute que le ministre des Finances saura trouver des fonctionnaires capables de faire une inspection complète et sérieuse.

Quelques députés nous ont dit que l'inspection par le Gouvernement n'aurait aucun effet utile, parce que les bureaux-chefs seuls seraient inspectés, mais immédiatement après ils nous disent que c'est là où le fraudes sont commises. Je n'admets pas que toutes ou presque toutes les fraudes sont commises dans les bureaux-chefs. Je suis d'avis qu'il y a plusieurs moyens de faire une bonne inspection, et de nature particulièrement à faire observer la loi.

Ainsi que je l'ai dit en commençant, je veux discuter ce bill au point de vue de l'emprunteur. On a discuté longuement l'article qui limite l'intérêt à 7 p. 100 et on a dit que cet article ne valait rien. J'affirme également que cet article est inapplicable je paie plus de 7 p. 100 moi-même et je ne crois pas que personne

dans mon comté obtienne de l'argent des banques à 7 p. 100. Je crois que les gérants de banques dans l'Ouest—je ne parle pas de villes comme Régina, car dans mon comté il n'y a pas de grandes villes—ont reçu l'ordre de ne pas prêter d'argent à moins de 8 p. 100. Bien que je ne puisse apporter aucune preuve de cela, je suis convaincu que c'est vrai.

On a proposé différents moyens d'appliquer cet article, mais je ne crois pas qu'aucun remplisse les conditions, bien qu'il devrait être possible d'empêcher les banques d'exiger plus que l'intérêt autorisé par la loi. Je ne propose pas de rayer cet article du bill, vu que je le crois bon si on peut le faire observer strictement. Tel qu'il est rédigé, cependant, ainsi que je l'ai dit, il est inapplicable. Je ne crois pas qu'aucun des billets qui m'ont été remis pour perception ait été escomptés à 7 p. 100. Cependant les emprunteurs paient le taux d'intérêt que l'on exige d'eux, et pourquoi? Quelques-uns ne connaissent pas mieux, mais même s'ils connaissaient mieux que pourraient-ils faire? Si un commerçant allait dire à un banquier: Vous exigez un intérêt plus élevé que la loi ne vous le permet; qu'en résulterait-il? Si ce commerçant est comme l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) et n'a pas besoin d'emprunter, très bien, et ce n'est qu'alors qu'il peut être en sûreté, car il est plus que probable que les banques refuseraient de lui faire de nouveaux prêts si elles savaient qu'il a refusé de payer l'intérêt demandé.

L'honorable député d'Assiniboïa a parlé de l'article concernant les pénalités et a mis en doute son efficacité. Le seul moyen d'appliquer cet article serait d'avoir une inspection par le Gouvernement. On nous dit que les inspecteurs du Gouvernement ne pourraient pas faire l'inspection des succursales, mais on pourrait facilement obliger les banques à donner sous serment, dans les rapports que les succursales sont obligées de faire deux fois par mois, je crois, au siège social, les renseignements nécessaires concernant les prêts effectués et le taux de l'intérêt obtenu. L'inspecteur pourrait examiner ces rapports, et s'il y avait des prêts rapportant plus de 7 p. 100, un avis envoyé à la banque lui demandant de rembourser l'excédent et de payer une amende au Gouvernement, égale à la surcharge, préviendrait, je crois, cet abus.

Je ne crois pas qu'il serait nécessaire d'imposer une amende très forte et le ministre trouverait là un moyen très efficace de surmonter la difficulté.

Un autre aspect intéressant de cette question c'est que les banques ont établi des "zones d'intérêt". Dans la zone n° 1, qui comprend le pays avoisinant Toronto et Montréal, probablement la plus grande partie d'Ontario et de Québec et peut-être les Provinces maritimes, la moyenne de l'intérêt exigé de l'emprunteur ordinaire est 6 ou 6½ p. 100. Dans l'Ouest on trace une ligne arbitraire entre le Manitoba et la Saskatchewan, Dieu sait pourquoi, pour moi je ne le sais pas. Dans le Manitoba les bons clients peuvent emprunter à 7 p. 100. Dans la zone n° 3 qui comprend la Saskatchewan, les banques exigent 8 p. 100 au moins de leurs bons emprunteurs.

Il n'y a ni justice, ni équité dans ce procédé. Il n'y a pas de prêts plus sûr en Canada que ceux de la Saskatchewan, et je ne crois pas que les banques subissent dans cette province plus de pertes que dans les autres; pourquoi alors exigent-elles un taux d'intérêt plus élevé? Je suppose que l'Alberta n'est pas mieux traité. Cela est injuste et fait tort, non seulement à la province, mais au Canada; vous ne pouvez faire souffrir un membre du corps sans faire souffrir tout le corps; vous ne pouvez faire souffrir la Saskatchewan sans faire souffrir le Canada.

On a aussi parlé de l'article 88. J'en approuve le principe. Il est possible que l'on n'en retire pas de grands bénéfices, mais on doit cependant féliciter le ministre d'avoir essayé de répondre à certains besoins du public, bien qu'il n'y puisse pas réussir tout d'un coup.

A mon avis le paragraphe 3 a un défaut. Je ne sais pas s'il ne serait pas mieux de nous en tenir au paragraphe 2 et rayer le paragraphe 3, mais si nous conservons ce dernier il devrait aller plus loin qu'il ne va; il n'y a pas de raisons pour qu'un cultivateur n'ait pas le droit tout autant qu'un propriétaire de ranche d'emprunter de l'argent sur ses bestiaux.

On nous conseille quelquefois d'adopter la culture mixte dans l'Ouest, mais je ne crois pas que le cultivateur qui voudrait adopter ce genre de culture devrait être découragé; au contraire, on devrait l'encourager. Nous rencontrons assez de difficultés naturelles déjà sans que l'on en crée d'artificielles. Le propriétaire de ranche tend rapidement à disparaître dans l'Ouest; la culture mixte le remplace et c'est avec ce cultivateur qu'il faut compter. Je proposais donc que si l'on conserve ce paragraphe, il devrait s'appliquer à tout le bétail en général. Je ne vois pas en quoi une vache est une meilleure garantie qu'un cheval ou un porc.

Je crois que mes propositions seront bien accueillies parce qu'elles amélioreraient très sensiblement la loi des banques.

M. F. F. PARDEE (Lambton-ouest): L'article 56 concernant l'inspection des banques ne va pas assez loin. L'inspection qu'il établit sera presque nulle, peut-être pas entièrement, mais elle dépendra en grande partie des bureaux-chefs des banques

Ceux d'entre nous qui ont eu à faire avec les banques savent que le choix de vérificateurs pour le compte des actionnaires dépendra dans une grande mesure du groupe d'actionnaires présents à l'assemblée annuelle de la banque, et, dans 80 p. 100 des banques ou des compagnies bien administrées, comme il arrive le plus souvent au Canada, un très petit nombre des actionnaires assiste à ces assemblées. La pratique ordinaire c'est pour les administrateurs et gérants de s'assurer, en prévision de l'assemblée annuelle, un nombre suffisant de procurations pour que tout s'arrange suivant leurs désirs. Je n'y vois pas de mal; mais si, dans l'espèce, le législateur désire protéger les actionnaires, —et c'est à quoi il vise, je pense,—il n'y réussira pas par ce moyen. En Ecosse, les actionnaires peuvent en tout temps demander au gouvernement de nommer un vérificateur pour s'enquérir des affaires de la banque, et je ne vois pas pourquoi, si les actionnaires ne nomment pas un vérificateur lors de l'assemblée annuelle, on ne leur permettrait pas subséquemment d'obtenir du Gouvernement la nomination d'un vérificateur pour faire le travail à leur gré. A ce propos, je prie le ministre des Finances de me donner un renseignement. Je fais erreur peut-être, mais il me semble, et j'ai toujours compris, que vérification et inspection sont deux opérations parfaitement distinctes. Les vérificateurs ne font que contrôler l'exactitude des états qu'on leur soumet. Ils s'assurent que les comptes s'équilibrent, et cela fait ils n'ont qu'à se retirer. Ils ne s'enquièrent pas du fonctionnement effectif de l'institution, en vue de s'assurer si, oui ou non, les garanties en la possession de cette banque, ou qui lui ont été fournies, sont suffisantes pour couvrir les avances effectuées préalablement. Il me semble que ce que les actionnaires ont intérêt à obtenir, ce n'est pas une vérification de comptes, mais l'inspection des valeurs portées à l'actif de la banque, afin de s'assurer que les actionnaires, et par là même les déposants, ont des garanties suffisantes pour les fonds confiés à la banque. Peut-être en faisant cette distinction, suis-je dans l'erreur, mais elle m'a toujours paru avoir sa raison d'être: un vérificateur n'est pas un inspecteur. Ce que j'en dis est pour attirer l'attention des ministres là-dessus avant que le bill soit transmis au comité de la banque et du commerce.

Les dispositions du projet de loi à cet égard me paraissait insuffisantes; il faudrait prescrire, non pas simplement la vérification des comptes, mais bel et bien l'inspection. L'autre soir, discutant ce bill, le premier ministre a dit que cette disposition visait à la nomination d'un vérificateur compétent et indépendant.

Ce sont les termes dont il s'est servi, je pense. Mais il ne me paraît pas que les administrateurs de banque fassent toujours choix d'un examinateur compétent et indépendant. Au fond, ce sont les comptes de ceux qui l'ont nommé qu'il vérifie.

Je dis donc que le bill, à mon avis, ne pourvoit pas à la nomination d'un vérificateur indépendant. Loin de moi la pensée qu'un vérificateur, parce qu'il est le choix des administrateurs de la banque, ne doit pas inspirer confiance; ce n'est pas ce que je veux dire. Ma prétention est simplement celle-ci: puisque le législateur se propose de sauvegarder les intérêts des actionnaires, qu'il s'arrange pour que ceux-ci ne puissent se plaindre du choix du vérificateur. Voilà pour l'article 56.

Je passe à l'article 60. Il est ainsi conçu:

Les banques auront en main des billets du Dominion pour au moins 40 p. 100 de leur réserve disponible...

Et l'amendement, si je ne me trompe, ajoute:

...qu'elles ont au Canada.

Or, j'aimerais qu'on me dit pourquoi cette prescription ne s'applique qu'aux réserves dont les banques disposent au Canada seulement, et pourquoi pas également aux sommes dont elles disposent hors de notre territoire? Il m'a toujours paru que les succursales établies dans nombre de petites villes du Canada y sont établies, moins en vue d'opérations de banque proprement dites, que dans le but de recevoir des dépôts qui seront ensuite transmis au siège social et par lui placés, non pas au Canada, mais à l'étranger. Sans contredit, la gêne financière se faisait beaucoup plus vivement sentir aux Etats-Unis qu'au Canada, et je pense que le ministre des Finances sera de mon avis, qu'une très forte proportion, tout considéré, de capitaux canadiens s'employaient à soulager la gêne financière dont on souffrait là-bas, au lieu de rendre le même service aux Canadiens. Pourquoi? Simplement en raison de ce que les banques sont à même d'obtenir de leurs chalands américains un taux d'intérêt beaucoup plus élevé qu'elles n'en obtiennent au Canada. Aussi, en conformité de cette loi de la nature humaine qui recherche en toutes choses la solution la plus avantageuse, les banques envoyaient leurs fonds disponibles aux Etats-Unis, en vue d'augmenter leurs bénéfices. Or, si l'on songe que les simples déposants canadiens ont pour à peu près un billion de dollars à leur crédit, tandis que les actionnaires n'en ont que pour à peu près 100 millions, on se rend compte du formidable écart, comme on l'a déjà signalé, entre les sommes contribuées aux fonds des banques canadiennes par de simples déposants (qui n'en retirent pas un sou d'intérêt,—ces dépôts étant en comptes courants,—ou qui en retirent 3 p. 100 et même moins, comme

on l'a indiqué) et celles contribuées par les actionnaires. Et puisque les banques reçoivent leurs licences du Parlement canadien, et constituent leurs fonds de roulement en très grande partie au moyen de contributions du peuple canadien, il ne serait que juste et équitable que le Parlement canadien, au moment de renouveler ces licences, leur dît: Vous devrez dans la plus grande mesure possible protéger vos propres gens dans votre propre pays.

Je hasarde l'idée que si les banques étaient appelées à verser 5 p. 100 sur leurs placements à l'étranger, il resterait plus d'argent au Canada, il en irait moins aux Etats-Unis. Je ne crains pas d'affirmer que la banque n'a pas le droit de refuser des prêts à tout Canadien qui lui offre de bonnes garanties, facilement réalisables. En fin de compte, lorsque les banques refusent de faire des prêts, c'est que leurs fonds sont en forte partie engagés, sur titres à brève échéance, aux Etats-Unis. Il me paraît fâcheux que les banques adoptent pareille ligne de conduite.

Puis nous en venons à l'article 88. Je ne dirai pas, car à mon avis ce serait aller un peu trop loin, que le marchand ou le fabricant, toutes les fois qu'il ngocie un emprunt à la banque, doit être contraint d'en déclarer les particularités au bureau d'enregistrement, comme s'il s'agissait d'un nantissement. Il pourrait en résulter des embarras financiers très préjudiciables aux intérêts du commerce.

Suivant moi, nous ne devrions pas permettre à la banque, aux termes de l'article 88, de solder sa créance au détriment de celle des ouvriers déposants, quel que soit leur privilège sous l'empire de l'article en question. Pareil procédé ne me paraît pas équitable, car c'est par l'intermédiaire de ces salariés que la banque éventuellement pourra se récupérer, ou du moins c'est grâce à eux qu'elle détient cette garantie pour ces prêts. Les producteurs de la garantie devraient jouir d'un privilège au premier chef sur l'actif de cette banque, si la banqueroute survient. Le paragraphe 3 de l'article 88 est ainsi conçu:

Il est loisible à la banque de faire des avances à un " rancher " sur la garantie de son troupeau.

Sans doute l'article d'interprétation va définir ce qu'est un "rancher"; mais je demanderai au ministre pourquoi un "rancher" est l'objet d'un traitement plus favorable qu'un fermier de l'Ontario propriétaire de cent têtes de bestiaux? Celui-ci n'est pas un "rancher" dans la stricte acceptation du mot; mais sûrement le propriétaire d'un troupeau de bêtes à cornes, chevaux, porcs ou moutons, fondement de la prospérité des campagnes de l'Ontario sous un régime de culture mixte, devrait être aussi acceptable qu'un " rancher "

de l'Ouest, en vue d'avances sous l'empire de l'article 88. Je ne vois pas comment vous pouvez faire la distinction ni ce qui pourrait vous justifier de la faire. Il me semble donc que lorsque vous insérerez cet article d'interprétation dans la loi, vous devrez définir le rancher comme le propriétaire d'un troupeau, ou celui qui est engagé dans une industrie d'élevage. Ce ne serait que simple justice. Il n'y a pas lieu d'exiger qu'il s'occupe uniquement d'exploiter un troupeau, car un éleveur doit nécessairement s'adonner à la culture des céréales et se livrer aux travaux ordinaires de la culture.

Ici, monsieur l'Orateur, se présente la question de la protection des dépôts. J'ai été très surpris au comité de la banque et du commerce, l'autre matin, d'apprendre qu'un des membres de ce comité était allé jusqu'à dire qu'il ne faudrait pas permettre à une compagnie de crédit foncier de recevoir des dépôts, toute garantie faisant défaut. Je suis bien prêt à entendre le plaidoyer de quiconque prétend que les déposants d'une société de crédit foncier ne sont pas mieux protégés que les déposants d'une banque; mais il faudrait de forts arguments pour me persuader que les bailleurs de fonds d'une société de crédit foncier ne sont pas garantis pour la totalité de leurs mises de fonds par les hypothèques que détient la société. Mais, dira-t-on peut-être, ce ne sont pas là des valeurs liquides. Je demanderai au ministre des Finances, dont l'expérience est grande en cette matière, s'il exigerait des valeurs plus liquides que de premières hypothèques sur propriété foncière ou obligations de municipalités. Dès qu'il se trouve des fonds disponibles dans le pays, ces titres sont de la réalisation la plus facile du monde. L'objection me paraît donc n'avoir aucun fondement. L'argument peut même se retourner contre les banques; car s'il y a lieu de donner de plus complètes garanties aux bailleurs de fonds des sociétés foncières, à bien plus forte raison faudra-t-il garantir davantage les dépôts effectués dans les banques.

M. WHITE: Sûrement l'honorable député ne m'attribue pas de vues semblables?

M. PARDEE: Ce n'est pas au ministre des Finances que j'attribue cette expression d'opinion. Je ne voudrais pas lui imputer pareille chose. C'est l'honorable député de Brandon qui l'aurait dit. Je tenais à faire comprendre que, s'il y a lieu d'assurer davantage la sécurité des sommes confiées aux sociétés de crédit foncier, à bien plus forte raison faudra-t-il exiger plus de garanties pour les dépôts en banque. Je dis donc qu'étant données les fortes sommes que les banques ont en dépôt, il ne serait que juste de réserver pour leur garantie une partie des bénéfices réalisés

par la banque. Au comité de la banque et du commerce, hier matin une certaine société financière de dépôt a demandé, le ministre ne l'ignore pas, qu'on lui permît de recevoir des dépôts, lesquels seraient gérés à part dans l'intérêt des déposants, ceux-ci jouissant d'un premier privilège sur l'actif dans le cas de déconfiture de la société.

Si cette société d'administration doit obtenir, comme sans doute elle l'obtiendra, de marquer ces garanties en vue des déposants, qui en bénéficieraient les premiers au cas d'insolvabilité, il semblerait que les banques, avec les millions qu'elles ont en main, dussent prendre une certaine proportion de leur reliquat de comptes et la placer sur les valeurs ainsi marquées en vue des déposants. Il faudrait que les banques missent tous les ans de côté de quoi constituer un fonds destiné à garantir les déposants et, au cas d'une faillite, les déposants devraient être les premiers à avoir prise sur ce fonds. Peu de banques en souffriraient, et, pour les plus considérables, la chose serait insignifiante. Celles qui pourraient en souffrir sont précisément les banques dont la situation financière ne serait pas ce qu'elle doit être, ou encore celles qui, malgré la vigilance du ministère des Finances ont débuté sur des bases insuffisantes. Il n'est que juste d'exiger, dans le cas de pareils établissements, que les déposants soient protégés. Si l'association des banquiers est ce qu'elle prétend être elle devrait voir à ce que, dans l'ensemble, le crédit des banques du Canada soit protégé de manière que les déposants ne subissent aucune perte. Il faudrait obliger ces banques à contribuer pour une part proportionnelle au chiffre de leur capital et de leur réserve à un fonds garantissant les déposants contre toute perte.

Je fais ces observations sans que rien d'hostile à la loi des banques ne me les inspire. Je reconnais la part que les banques ont prise et qu'elles doivent prendre au développement du pays. Mais il me semble aujourd'hui que de nouveau s'ouvre la question, que nous devrions agir dans le sens indiqué par les diverses remarques qui ont été faites par des membres de cette Chambre, et que, dans la mesure où le génie de l'homme peut nous assister, nous devrions nous efforcer de mettre notre loi des banques sur un tel pied que les déposants, les actionnaires et le public en général éprouvent, sous l'empire de ses dispositions, une sécurité complète.

M. W. M. GERMAN (Welland): Monsieur l'Orateur, je n'entends point retenir bien longtemps l'attention de la Chambre après une étude aussi approfondie que celle qui vient d'être faite de la loi des banques. Mais, comme je n'appartiens pas au comité des banques et du commerce, je désirerais, avant que ce projet de loi y fût renvoyé, suggérer deux ou trois changements, très utiles à mon sens.

La discussion qui s'est engagée sur cette mesure aura, je le pense, de bons effets, même si toutes les propositions que l'on a faites ne sont pas adoptées en ce moment où il s'agit de renouveler les chartes de nos banques. Cette affaire de banques et de commerce de banque a tant soit peu le goût des choses antiques. C'est en 1871 qu'a été votée la première de nos lois relatives aux banques, et celle que nous avons en ce moment s'en écarte bien peu. Il fut cette fois-là statué que la charte de nos banques serait renouvelée tous les dix ans, car on savait que des banques en possession de chartes accordée par le pouvoir central et dont les opérations s'effectuaient en vertu de ces chartes, étaient des institutions que le Parlement devait de fois à autres réglementer. Cette opinion, ceux qui, à cette époque, avaient l'honneur de représenter le pays l'ont exprimée. C'a été pour tenir la main sur les banques que l'on fixa des périodes au bout desquelles leurs chartes seraient renouvelées. A chaque renouvellement de la charte d'une banque, tout ce qui sent une injustice dont le public en général peut avoir à souffrir devait être supprimé, et il devait y être apporté des modifications propres à augmenter la prospérité de l'Etat. Le temps est arrivé où il doit y avoir un autre renouvellement des chartes de nos banques, et ce n'est pas seulement le droit mais le devoir du Gouvernement de veiller à faire disparaître toute cause d'injustice qui a pu exister par le fait de la loi ou autrement, et à modifier cette loi selon les besoins actuels. On doit ne pas avoir oublié qu'il a été fait des changements à la loi du Canada, tout au moins à la loi de la province d'Ontario, changements à la loi du Canada, tout au moins à la loi relative aux banques et aux affaires de banque. L'honorable député qui a pris la parole avant moi a cité, de même que l'honorable député de Wellington, un cas où la loi de la province d'Ontario s'est trouvée en conflit avec notre loi des banques dans une affaire où l'on avait donné la priorité à une banque au détriment des gens à salaire. Je vois par ce qu'ont dit le premier ministre et le ministre des Finances que la nouvelle loi va remédier à cela, et que le salaire de l'ouvrier prendra désormais le pas sur les réclamations des banquiers, comme le veut la loi de la province d'Ontario. J'irai plus loin, et je signalerai certaines différences qui existent entre cette loi et celle de la province d'Ontario comme aussi de plusieurs autres provinces, différences qui mettent ces lois en opposition directe.

On a beaucoup parlé de la question d'inspection. Sur ce point, qu'il me suffise de dire que, si une inspection doit avoir lieu,

cette inspection devrait être efficace. Celle que ce projet de loi établit ne vaudra absolument rien. Le sentiment qui prévaut au Canada, c'est que nous ferions tout aussi bien de ne pas toucher à la loi que d'y toucher de cette manière.

Pour ce qui est de protéger les déposants, je ne vois pas pourquoi les banques ne le feraient pas d'une manière ou d'une autre. Mais ce sujet a été longuement débattu, et, sur ce point, je ne retiendrai pas davantage l'attention de la Chambre.

J'en viens maintenant à l'article qui défend aux banques tout prêt garanti par leurs propres valeurs. On a dit que les banques avaient souvent violé la loi en ce qui regarde le taux de l'intérêt et l'acquisition d'immeubles. Je ne dirai pas qu'elles violent délibérément la loi en prêtant de l'argent moyennant la garantie de leurs valeurs propres, mais à vrai dire la loi elle-même les y autorise, puisqu'elle leur reconnaît un privilège sur ces valeurs, une priorité sur tous les autres créanciers.

A quelqu'un qui détiendrait pour $10,000 d'actions, par exemple, la banque pourrait prêter pareille somme sur sa garantie personnelle, sachant qu'il a ces actions. Si, plus tard, il les vend à un autre à qui il passe ses titres, ce dernier, acquéreur de bonne foi et contre valeur, se verra répondre par la banque à qui il aura demandé d'effectuer le transfert des actions qu'il vient d'acheter: Vous ne pouvez obtenir ce que vous demandez, et ce titre ne vous sera d'aucun profit tant que vous n'aurez pas acquitté la dette de votre vendeur. Ceci est à mon sens une bien grave injustice. J'ignore si cet article de la loi a pu dans le passé causer un préjudice à quelqu'un; mais, comme l'a dit l'honorable député de Qu'Appelle, nous n'avons pas la prétention de prévenir toutes les injustices lorsque nous votons des lois contre les criminels. Nous pensons que les citoyens de ce pays observent assez bien les prescriptions de la loi. Cependant, pour prévenir un mal possible, nous avons édicté le Code criminel. Je ne sais si cet article a pu absolument occasionner quelque injustice, mais il le pourrait. Il y a aussi une disposition qui, celle-là a été l'occasion de graves injustices, et c'est le privilège accordé aux banques sur leurs propres actions au détriment des autres créanciers de celui qui les détient.

Supposez qu'un actionnaire soit déclaré insolvable, qu'une exécution ait été émise contre ses biens, que l'huissier ait mis la main sur ses titres, ce dernier ne peut les vendre ni en opérer la cession sans que la banque ait été payée, puisque la réclamation de la banque passe avant toutes les autres. Dans la province d'Ontario, la loi a depuis longtemps supprimé toute priorité d'un créancier sur l'autre. La loi du redressement des griefs des créanciers a été

M. GERMAN.

dans la province d'Ontario votée il y a nombre d'années, et aujourd'hui, quand un shérif fait une saisie et qu'il a vendu les biens d'un débiteur, il en garde le produit pendant trente jours, de manière que tous les créanciers aient le temps de produire leurs titres, les jugements qu'ils ont pu obtenir ou une déclaration sous serment, indiquant qu'ils ont une réclamation. Après cela, l'argent est distribué entre tous au pro rata de chaque créance. Il n'en est pas ainsi toutefois de la banque, qui prend tout si le seul bien d'un débiteur est un titre à des actions qui viennent d'elle. Seraient-ce des actions au chiffre de dix mille dollars, s'il doit à la banque cette somme, la banque prend tout et les autres créanciers n'ont rien. Comme on le voit, cela est bien peu d'accord avec la législation de la province d'Ontario, et c'est une des choses auxquelles il faudra remédier aujourd'hui que se renouvellent les chartes des banques. Il conviendrait de rendre cette loi conforme à celles des diverses provinces du Dominion, et tout privilège entre les créanciers devrait être aboli dans le cas des banques comme dans le cas de toutes les autres catégories de créanciers. Il n'existe selon moi aucune bonne raison pour qu'une banque jouisse d'un tel privilège lors de la faillite d'un débiteur. Quand ce projet de loi viendra devant le comité des banques et du commerce, mon honorable ami le ministre des Finances verra, j'espère, à ce que cet article soit amendé; faute de quoi, j'avertis le ministre que, lors de la discussion de ce projet de loi en comité général, comme la chose devra se faire plus tard, j'userai de mon droit de demander le vote sur cette question, et j'essayerai de mettre les banques sur le même pied exactement que tous les autres créanciers d'un débiteur insolvable.

Quant à l'article 88 de cette loi, il empêche les banques de prêter de l'argent contre nantissement.

Ce qui fait qu'une banque n'est pas obligée de produire entre les mains du greffier de la cour de comté la déclaration de garantie écrite selon la formule de l'annexe, c'est que cela aurait l'air d'autoriser le nantissement. M'est avis que cette pièce, les banques devraient la produire. A proprement parler, il s'agit d'un nantissement. La forme n'y est pas; mais, pour le fond c'est cela. L'article autorise la banque à prêter de l'argent sur la garantie du grain, et cela, non seulement au Nord-Ouest, mais dans toutes les parties du pays. L'article dit:

La banque peut faire des prêts à un cultivateur sur la garantie de son grain (de toute sorte) cultivé sur sa terre.

Or, si la banque accepte du cultivateur ce document écrit ou une garantie pour l'argent avancé sur son grain battu dans

ses granges, ce document devrait être déposé entre les mains du greffier de la cour du comté où est situé la terre, afin que ceux de qui cet homme désirerait aussi emprunter de l'argent sur la garantie de son grain, puissent savoir que la banque possède un gage antérieur. Pourquoi semble-t-il nécessaire que tout ce que font les banques se fasse sous le sceau du surintendant. Rien n'empêche que les opérations d'une banque, en pareille affaire se fassent publiquement que les opérations de toute autre maison ou de tout autre individu. La banque peut aussi prêter des fonds à un éleveur. L'honorable député qui m'a précédé n'a pas remarqué les interprétations de la loi à l'étude. L'article d'interprétation ne nous dit pas ce qu'il faut entendre par éleveur. Il dit ce que l'expression bestiaux doit signifier:

"Bestiaux", signifie taureaux, vaches, bœuf, bouvillons, taurillons, génisses et veaux.

Mais il ne définit pas le mot "éleveur". Nous savons tous ce qu'il faut entendre par bestiaux, mais "éleveur" peut signifier tout homme qui fait le commerce des bestiaux. Doit-il posséder 100 têtes de bétail, doit-il en posséder mille, dix mille pour être compté comme "éleveur" au sens de cette loi? Ou bien n'est-il pas un éleveur, s'il a du bétail dans les champs fertiles de l'Ontario. A tout événement l'"éleveur", quel qu'il soit, ou quel que soit le nombre de bestiaux qu'il possède peut emprunter de l'argent d'une banque et signer un document prescrit en faveur de la banque sous le régime de la présente loi, mais il n'est pas nécessaire de déposer ce document entre les mains du greffier de la cour de comté du comté où se trouve le bétail, lorsque l'acte est dressé; à mon avis, pareil document devrait être déposé.

L'effet de cet article sera de permettre à la banque de faire les opérations du nantissement, et les banques à qui on accorde ce privilège devraient figurer dans la même catégorie que les autres qui font le commerce de pareilles garanties.

Vient ensuite la question de l'intérêt. On dit que les banques violent cette loi de propos délibéré et continuellement.

En pareille circonstance, il faudrait modifier la loi de manière à ce que cette violation de la loi prenne fin. La rédaction de cet article 91 est très curieuse:

La banque peut stipuler, prendre, réserver ou exiger tout taux d'intérêt ou d'escompte n'excédent pas 7 p. 100 par année, et elle peut recevoir et prendre tout tel taux d'avance, mais elle ne peut pas recouvrer un taux d'intérêt plus élevé.

Les gens de l'Ouest, apparemment paient un taux plus élevé que 7 p. 100. Il faudrait modifier cet article en retranchant "peu stipuler" et les autres mots de manière à ce qu'il soit ainsi conçu:

La banque ne doit en aucun cas prendre, recevoir ou exiger un taux d'intérêt ou d'escompte dépassant 7 p. 100.

L'article, dans sa teneur actuelle, ne dit pas en toute lettre que la banque ne doit pas prendre un taux d'intérêt plus élevé que 7 p. 100, et à mon sens, les mots devraient être plus clairs et plus spécifiques.

Je n'irai pas tout à fait aussi loin qu'un de mes honorables amis de l'Ouest qui a dit qu'il les mettrait en prison pour infraction à cet article; mais il devrait figurer dans ce texte quelque disposition tendant à empêcher la banque d'enfreindre cet article de la loi, et j'espère que le comité des banques et du commerce modifiera cet article; autrement, nous devrons probablement avoir à le modifier, lorsqu'il viendra devant le comité général de la Chambre.

Cette discussion a fait un grand bien. Le peuple canadien n'obtiendra peut-être pas à ce renouvellement actuel des chartes de banques tout ce qu'il désire en ce moment; mais j'en suis bien convaincu, nous aurons quelque chose qui fera disparaître certaines incongruités de cette loi, et certaines choses qui ne s'inspirent pas des plus chers intérêts du public. Après une autre période décennale, lorsque le Parlement aura le devoir de renouveler les chartes des banques, il est probable que les vastes et importantes questions discutées par le député de York-sud, par le député de Westmoreland et le député de Middlesex-ouest, reviendront alors sur le tapis, et il est probable que le peuple canadien recueillera quelques-uns des grands avantages préconisés par ces honorables membres.

M. LALOR: L'honorable député de Welland veut-il dire que lorsqu'un client va emprunter à une banque $10,000, et s'il possède un certificat d'actions de la banque pour cette somme, la banque peut prendre ce certificat, même s'il n'a pas été signé et déposé à la banque, comme garantie du prêt?

M. GERMAN: Certainement non, et de plus, le porteur ne peut déposer cette garantie à la banque pour garantir le prêt. Il est strictement défendu à la banque d'accepter ce certificat comme sûreté subsidiaire d'un pareil prêt. Et voici le danger de la chose. S'il était permis à la banque d'accepter ce certificat comme sûreté subsidiaire et de la garder à la banque, le certificat ne pourrait pas être colporté dans tout le pays et vendu à un acheteur de bonne foi. Le danger se trouve dans le fait d'empêcher la banque d'accepter ce certificat comme sûreté subsidiaire. L'emprunteur, en pareille circonstance, pourrait aller vendre son certificat, disons, à l'honorable député de Haldimand, au pair, ou à 50 p. 100, ou à 100 p. 100 au-dessus

mais lorsque mon honorable ami se présenterait à la banque avec le certificat, la banque lui dirait: Très bien, monsieur, mais cet homme nous doit $10,000, et avant que nous en opérions le transfert en votre faveur, vous devez nous payer ces $10,000.

La loi défend à la banque de prêter de l'argent sur ses propres actions; or, par suite du privilège secret que la loi attribue à la banque, celle-ci prête, pour ainsi dire, sur la garantie de ses propres actions, et c'est précisément cela qu'il faut réformer.

Il y a des questions de haute importance dont il est impossible d'aborder l'étude en ce moment; seulement, ces questions de moindre importance influent puissamment sur l'intérêt public; et sans nuire aux banques ni à leurs perspectives de succès financier, elles protègeront nos populations et les créanciers d'un débiteur insolvable.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Je n'ai guère que quelques observations à infliger à cette Chambre, puisque le débat, dans la discussion générale du projet de loi, tire à sa fin, paraît-il. Je tiens d'autant plus à être bref et à faciliter l'adoption du bill que le ministre des Finances, jusqu'ici, semble avoir joué de malheur dans la propagation de sa progéniture législative.

L'an dernier, son maître effort a abouti à l'avortement. Il y a une divergence d'opinion quant à savoir sur qui retombe le blâme à cet égard; mais pour mon propre compte, mon opinion bien arrêtée, c'est que le ministre est le grand coupable. On a voulu faire porter au Sénat le blâme pour le malheureux sort du bill relatif à la commission du tarif; mais j'ai toujours pensé que le ministre était tellement épris des qualités primitives de son premier-né qu'il n'aurait voulu pour rien au monde qu'on ne le défigurât, et il s'est alors rendu coupable du terrible crime d'infanticide.

Je tiens beaucoup à ce que ce bill reçoive maintenant sa deuxième lecture et reçoive la sanction législative dans la meilleure toilette possible, afin que sa progéniture fasse toujours honneur au ministre. J'en suis presque certain, ses efforts, cette fois-ci, ne se heurteront plus à une opposition aussi acharnée de la part du Sénat, et le ministre ne sera pas en butte à une aussi vive hostilité dans ce sanctuaire du monde des législateurs.

L'orientation prise par le débat est de nature à provoquer la critique de tous ceux qui nourrissent le moindre respect pour notre code de procédure et de discussion. Il s'agit d'une des plus importantes mesures de la session; elle en est rendue à l'étape de la délibération et celle où, d'ordinaire, le débat prend le plus d'ampleur et se prolonge davantage. Il était prévu qu'il en serait ainsi et que des deux côtés de la Chambre la discussion prendrait des développements insolites. Le député de Welland (M. German) qui m'a précédé, est le treizième député qui ait porté la parole du côté de la gauche, pendant que les ministériels nous étonnaient par le remarquable spectacle d'un mutisme épidémique.

C'est là, pour le moins dire, un phénomène des plus singuliers, d'autant plus singulier que la période du mutisme était précédé par une véritable loquacité, une volubilité, une faconde insolites. Il va sans dire qu'il s'agit ici des faits et gestes des député d'Ontario-nord (M. Sharpe). L'an dernier, lorsque le ministre faisait encore ses dents, à titre de membres du cabinet et de législateur, il courut un grave danger de se mettre en colère, lorsque le député d'Edmonton suggéra—mais le verbe "suggérer" paraît un peu faible, appliqué au député d'Edmonton—que le ministre des Finances était entré dans la vie publique bras dessus bras dessous avec les hommes de la finance au Canada. S'il est un fait qui pourrait tendre à corroborer cette affirmation, ce serait le fait publiquement connu que le ministre ou le Gouvernement aurait tenté de supprimer la libre discussion, de ce côté (la droite) à l'occasion de la 2e lecture d'un bill. C'est une idée que je suggère au ministre des Finances, comme digne de son attention; mais peut-être le fais-je à une heure trop tardive, vu que nous approchons de la fin du débat. J'étais en train de me féliciter sincèrement et de congratuler le Canada de ce qu'enfin le jour avait lui où il apparaîtrait avec évidence qu'au sein d'un des grands partis politique du pays, il se développait un esprit d'indépendance qui ferait honneur au pays et fermerait la bouche à ces critiques du Parlement qui affirment que lese députés des deux côtés sont, en réalité, les serviteurs des intérêts du dehors. Mon collègue, le député de Westmoreland (M. Emmerson), a fait un des meilleurs discours de sa carrière politique, je ne dis pas pour l'étendue de la matière et des développements, car aujourd'hui il ne s'agissait pas de se livrer à un de ses grands efforts oratoires, ce que j'appellerai volontiers un de ces exploits de Marathon—mais bien par l'habileté avec laquelle il nous a présenté les faits, et j'ajoute par l'importance de la question dont il a saisi cette Chambre; bref, il a prononcé un discours qui méritait une réponse de la part des ministériels. Il nous a dit un mot de l'accaparement de la puissance monétaire en quelques mains; mais les ministériels sont demeurés silencieux, le cerveau vide d'idées; pas un seul discours; on les aurait dit atteints du mutisme contagieux. Il est bon de souligner ici ce fait et le public, j'en ai la conviction, saura bien le noter et en tirer ses conclusions.

Quant au fond même du bill, je l'avoue, je ne fais pas autorité en matière de commerce de banque. Pour me servir de l'expression employée l'autre jour par le ministre des Finances, je suis quelque peu vieux jeu. En économie politique, mes maîtres sont Cobden et Bright; mais en matière de commerce de banque, mes maîtres sont beaucoup plus vieux que Cobden, ou Bright. Le ministre sentira sans doute grandir en lui le mépris que je lui inspire, quand je lui aurai dit à quelle source j'ai puisé ce que je sais à cet égard.

Quand j'étais jeune, j'avais l'habitude de prêter une grande attention à ce que Shakespeare et Salomon disaient sur ces sujets. Shakespeare dit: "Il ne devrait pas y avoir d'emprunteur ni de prêteur", et je crois que mon honorable ami ne me critiquera pas trop, car Shakespeare était un brave homme dans son temps. Salomon a dit: "L'emprunteur est le serviteur ou l'esclave de celui qui lui prête". J'ai essayé d'observer autant que je l'ai pu dans mon existence les principes de ces anciens mais véritables pères de l'instruction. Mon honorable ami, je le sais, a un grand dédain pour les pères. C'est la façon de procéder des jeunes, on rencontre rarement un jeune homme qui, d'après lui, n'en connaît pas plus que son père. Si avec ces idées primitives je devais dire quelque chose du bill, ce serait pour être d'accord avec mon très honorable ami le premier ministre. En effet, il a dit, je crois, qu'il était parfaitement évident que les banquiers, jusqu'à un certain point, devaient s'occuper de leurs propres affaires, sauf qu'il est du devoir du Gouvernement et du Parlement de veiller aux intérêts du public pour empêcher les fraudes autant qu'elles peuvent être empêchées par la loi et pour assurer la mise à exécution dans tous ses détails de la loi des banques. Je ne suis pas en désaccord avec ces idées générales. Je pense que c'est une modification très sage de dire "pour empêcher les fraudes autant qu'on peut le faire par la loi" car, après tout, le pouvoir des gouvernements et des législatures est un pouvoir limité. Le premier ministre a été plus absolu quand il a dit que nous devions assurer la mise à exécution dans tous leurs détails des dispositions de la loi des banques. C'est un langage très clair et je crois fortement qu'il devrait guider le ministre et le comité pour l'examen de chaque article du bill. Il y a assurément dans ce principe général qui vient d'être posé d'une façon si concise et si claire une indication de ce que nous devrions faire à propos de l'article 91. Je donne lecture de cet article:

La banque peut stipuler, prendre, réserver ou exiger tout taux d'intérêt ou d'escompte n'excédant pas 7 p. 100 par année, et elle peut recevoir et prendre tout tel taux d'avance, mais elle ne peut pas recouvrer un taux d'intérêt plus élevé.

C'est la loi établie dans un langage d'une signification très claire. Mais voyons les faits. Nous les avons entendu exposer tels qu'ils existent dans différentes parties du pays. Dans ma province, je ne connais personne qui emprunte de l'argent à un taux aussi bas que 7 p. 100. Il peut y avoir des personnages influents à Calgary et à Edmonton dont les gros emprunts sont négociés à des conditions meilleures; mais quant aux cultivateurs, parmi lesquels je vis, ils paient invariablement 8 p. 100.

Je vous déclare, ainsi qu'à la Chambre et au Gouvernement, qu'en vérité c'est un état de choses très sérieux. Nous adoptons une loi, nous ferons subir à celle-ci ses trois phases d'examen en outre de la discussion au comité; le Sénat fera la même chose; nous vous suivrons, précédés de la masse d'armes, pour entendre donner la sanction royale à cette loi qui contient une disposition pour qu'on ne perçoive pas plus de 7 p. 100—et dans le pays on ne songera jamais à percevoir aussi peu. C'est là quelque chose qui devrait être sûrement corrigé. La Chambre et le Gouvernement devraient prendre ici l'engagement d'y porter remède. Ou bien on devrait rendre cet article obligatoire, comme l'a dit le premier ministre, que nous devrions faire exécuter les dispositions de la loi des banques, ou bien, pour l'amour de Dieu! supprimez l'article et laissez les banques faire ce qu'elles voudront. Nous n'avons qu'une seule alternative si nous voulons conserver notre propre estime comme législateurs et si nous ne voulons pas qu'on dise dans le pays que le Gouvernement et le ministre sont absolument les esclaves d'intérêts tout à fait étrangers à la Chambre—chose que je serais le dernier homme à croire, et le plus affligé.

Il y a une modification proposée à l'article 88, qui, je pense, tient un peu de cette nature. Le 2e et le 3e paragraphe sont des modifications à la loi. Ils disent:

2. La banque peut faire des prêts à un cultivateur sur la garantie de son grain battu (de toute sorte) cultivé sur la ferme.

3. La banque peut faire des prêts à un éleveur sur la garantie de ses bestiaux.

Cela ne fait pas partie de la même classe que l'article dont j'ai parlé, mais je n'attache pas beaucoup d'importance à l'introduction de ces articles et je crois que c'est inutile de les mettre dans la loi. Les banques ne peuvent-elles pas le faire maintenant, si, comme l'a dit le ministre, elles prêtent en grande partie d'après la réputation de l'emprunteur; ne peuvent-elles pas prêter à tout homme qu'elles jugent assez honnête pour qu'on lui prête?

M. GERMAN: Il s'agit de la garantie.

M. CLARK: Si elles prennent leur garantie sur la réputation de l'homme lui-mê-

me—sans gage sur son grain ou autre chose —et je ne suis pas sûr que les banquiers, en opérant avec des hommes n'attachent pas plus d'importance à leur réputation qu'aux richesses qu'ils passent pour avoir. Je crois que j'ai entendu dire cela par plusieurs de mes collègues qui ont étudié les méthodes des banquiers de plus près que les écrits de Salomon ou de Shakespeare "Une banque peut faire des prêts". Je ne crois pas que cela touche beaucoup au pouvoir du Parlement ou du Gouvernement.

Pour donner une valeur quelconque à ces paragraphes il faudra remplacer le mot "peut" par le mot "doit", mais, comme je l'ai déjà dit, je partage l'avis du premier ministre sur ce point et je considère que ce serait un empiètement sur le droit des banquiers de gérer leurs propres affaires. Ce serait, à mon sens, une disposition draconienne. Je ne vois pas d'ailleurs qu'elle soit utile.

Quant à fixer le taux de l'intérêt, la pratique ici n'est pas la même qu'en Angleterre. Dans la mère patrie, en Ecosse du moins, un jour que l'argent était rare les banques firent publier qu'un intérêt plus élevé serait payer sur les dépôts et l'argent arriva immédiatement en abondance. Je trouve regrettable que le taux de l'intérêt sur les dépôts soit fixé par la loi, vu surtout qu'elle ne fixe pas le taux auquel cet argent peut être prêté. Je partage l'avis du premier ministre quand il dit qu'il est difficile de régler ces détails au moyen d'une loi.

La question du fusionnement des banques a été longuement discutée et je suis persuadé que le public, en général, partage la manière de voir si éloquemment et si clairement exposée par l'honorable député d'Assiniboïa. Il serait peut-être préférable d'exiger des banques qu'elles obtiennent du Parlement l'autorisation de fusionner. Dans le cas de chaque banque, nous accordons un privilège spécial, sous la forme d'une charte et puisque c'est le Parlement qui confrère l'existence à une banque, il aurait un excellent prétexte pour intervenir et dire aux banques: "vous ne fusionnerez pas vos intérêts et vos privilèges, sans en avoir obtenu l'autorisation du pouvoir qui vous a constitué".

Ce qu'à dit l'honorable député de Westmoreland de l'accumulation des ressources financières du pays dans quelques mains, doit être un sérieux avertissement pour ceux qui ont à cœur le bien du pays et qui connaissent la nature humaine. Le pouvoir est une chose dangereuse. En Angleterre on a trouvé qu'il était dangereux pour les rois, et la royauté absolue a été changée en une monarchie tempérée, dans laquelle le roi n'a qu'un rôle d'apparat, et le changement a eu les plus heureux résultats pour tous les intéressés. On a aussi considéré comme un danger de confier un pouvoir absolu à la chambre des lords, bien qu'elle soit composée de cinq cents membres, et ces pouvoirs ont été considérablement diminués. Il serait malheureux que dans un pays comme celui-ci qui, par sa nature même et encore plus par le caractère de sa population, constitue la plus parfaite démocratie qui existe dans le monde, on permît l'existence d'un pouvoir indépendant du Parlement et du Gouvernement et plus puissant que le Parlement et le Gouvernement.

A ce propos, je rappellerai qu'un des plus grands écrivains et un des plus grands économistes de l'Angleterre, après avoir visité l'Amérique, toutes les parties de l'empire et le Canada, il y a quelques années, a publié un livre intitulé "Le Canada d'aujourd'hui". Dans cet ouvrage, écrit pour des Anglais qui sont censés s'y connaître en fait de liberté, pour en avoir joui et l'avoir procurée à d'autres, il dit: Un jour les ouvriers et les cultivateurs du Canada auront la désagréable surprise de constater qu'ils appartiennent, corps et âme, à quelques banquiers, à quelques industriels, à quelques commerçants de bois et à quelques barons de chemins de fer."

M. LEMIEUX: Qui a écrit cela?

M. CLARK: M. J. A. Hobson. Je ne suis dans le pays que depuis onze ans et je dois me montrer très réservé en donnant mon opinion sur le Canada, bien que je connaisse des Canadiens qui vont passer trois semaines en Angleterre et viennent ensuite me faire la leçon sur les affaires de ce pays. C'est dans l'intention le plus louable et le plus patriotique que j'ai fait cette citation. Elle est propre à faire réfléchir tous ceux qui aiment le Canada. Sur ce point encore, je partage l'avis du premier ministre. Trop de concentration ne serait pas désirable, et trop peu, non plus.

Une autre question qui a été traitée par un grand nombre de député est celle de l'inspection. J'avoue que je n'ai pas aimé l'allure cavalière et le ton dégagé avec lesquels le ministre des Finances a traité le sujet. Il parle avec tant de facilité, qu'il ne prépare peut-être pas ces arguments avec tout le soin nécessaire. Il a tellement hâte de passer à un autre sujet qu'il lui arrive de ne pas épuisé celui qu'il traite. Nous avons enduré avec patience et même avec bonne humeur sa manière de raisonner et aussi les méthodes qu'il adopta pour faire voter ce bill, et nous sommes décidés à persister dans cette attitude. Nous supportons tous ses manières qui sont celles d'un intéressant jeune homme; mais il vieillit de jour en jour, et il viendra un temps où nous exigerons qu'il donne des raison à l'appui de ses prétentions. Il a traité la question de l'inspection, furtivement, pour ainsi dire; il semblait vouloir l'éviter. Voici les propres paroles du mi-

nistre des Finances concernant l'inspection par un agent de l'Etat:

Eu égard à la façon dont se fait le commerce de banque au Canada, je considère que l'inspection par les soins de l'Etat, suggérée plus d'une fois, serait sans efficacité aucune et absolument illusoire. Elle serait propre à faire naître une fausse sécurité dans l'esprit du public et des actionnaires des banques; je crois aussi qu'elle serait de nature à faire oublier aux administrateurs le sentiment de la responsabilité que, à mon avis, doit faire peser sur eux la gestion des affaires d'une banque.

Je me permettrai de dire que je n'admets pas du tout ce raisonnement. Pourquoi l'inspection des banques par un fonctionnaire de l'Etat créerait-elle une fausse sécurité? Si cette inspection pouvait avoir un effet quelconque, ce serait de créer un sentiment de sécurité, et non pas de fausse sécurité.

Ainsi que le faisait observer mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson), il existe toutes sortes d'inspections dans les pays civilisés. L'honorable député nous a rappelé le cas des inspecteurs des viandes. La maîtresse de maison à Ottawa n'examine-t-elle plus les viandes qu'elle achète chez le boucher, parce qu'il y a des inspecteurs de viandes au Canada? Je crois que la façon de raisonner adoptée par mon honorable ami n'a pas sa place dans le cas qui nous occupe. Nous avions des inspecteurs de salubrité publique en Angleterre. Quelqu'un aurait-il été tenté d'accumuler dans sa cour une grande quantité de carcasses de chats morts, parce qu'il y avait des inspecteurs chargés de faire disparaître ces cadavres? Je crois que la connaissance qu'il y avait un inspecteur des viandes devait, au contraire, engager le maître de maison à se débarrasser du cadavre du chat qui était venu mourir sur son terrain.

Je ne puis comprendre la façon de raisonner du ministre; elle ne m'a causé le moindre effet. Elle peut simplement nous assurer une sécurité complète. Je crois que s'il en était autrement, la ligne de conduite adoptée par toutes les nations civilisées du monde serait erronée. Je demanderai à l'honorable ministre des Finances d'envisager la question à ce point de vue.

Quant à diminuer le sens de la responsabilité de la part des administrateurs, je demanderai au ministre de me dire s'il croit réellement obtenir ce résultat par le projet de loi qu'il nous a soumis. Prenons les directeurs d'une compagnie. Ils savent que le Gouvernement et le pays, grâce à un inspecteur bien connu, ont les yeux ouverts sur cette compagnie. Ils sont responsables de l'administration des affaires de cette compagnie; ils savent que le Gouvernement, par l'intermédiaire d'un homme qu'il a lui-même choisi, connaît jusqu'aux moindre détails de leur administration. Mon honorable ami va-t-il prétendre d'après la connaissance qu'il a de la nature humaine que le sens de la responsabilité de la part des directeurs sera diminué parce que ces derniers sauront qu'au-dessus d'eux il y a un pouvoir qu'eux mêmes doivent respecter? Mais cela est contraire à tout ce que nous connaissons de la nature humaine. J'estime que cet argument ne porte pas.

Il peut exister des raisons d'une nature particulière qui empêchent cette inspection par l'Etat, raisons que je ne saisis pas, mais cet argument est contraire à la conception que je me fais de cette question. La connaissance que le Gouvernement les surveille ne pourra jamais diminuer l'idée que les directeurs d'une banque se forment de leur responsabilité, pas plus qu'elle n'affaiblira l'opinion qu'entretient de sa responsabilité un citoyen quelconque, alors même qu'il sait qu'il est surveillé et que, en dernière analyse, il est responsable au pouvoir suprême de son pays, le Gouvernement du Canada. J'invoque cet argument après mûre réflexion; je me suis efforcé de le soumettre avec tout le soin possible à l'honorable ministre, afin de constater si ce dernier peut invoquer un motif plus plausible pour faire fi de ce que le pays réclame hautement. Si l'on en juge par la direction qu'a prise le débat, je dois reconnaître que si nos adversaires pouvaient se départir des considérations de parti en dehors de la Chambre, même sur une question d'inspection par l'Etat, nous aurions un vote considérable donné suivant le sens du discours de mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Sharpe). Je suis parfaitement convaincu que mon honorable ami et qu'un grand nombre des députés qui l'ont applaudi avec tant d'ardeur, n'étaient pas arrivés par de simples considérations de parti. Je suis persuadé qu'ils ont étudié la question. On leur a fait voir les souffrances de ceux dont les pertes ont été aussi lourdes dans le cas encore tout récent de la faillite d'une banque; je suis certain qu'ils sont animés du désir intense et honnête d'empêcher la répétition de tels désastres à l'avenir. Je ne veux pas imputer des motifs qui relèvent des affiliations de parti dans le cas qui nous occupe, mais il va sans dire que nos adversaires pourraient bien trouver difficile la tâche d'expliquer leur attitude lors des prochaines élections.

Je suis convaincu, toutefois, que dans une large mesure ils sont animés par d'excellents motifs et qu'ils tiennent à faire disparaître un défaut qui existe réellement et à empêcher, autant que possible, la répétition de faits que nous déplorons tous. J'expose ces raisons en me tenant strictement dans les lignes des principes généraux exposés par le très honorable chef du Gouvernement avec lequel, je le répète, je

tombe d'accord sur les principes qu'il a invoqués; cependant, je crois que si notre législation doit être basée sur ces données, on devra modifier certaines dispositions de ce projet de loi.

Quelques VOIX: Au vote! au vote!

M. l'ORATEUR: Si quelque autre honorable député veut prendre la parole, il est de mon devoir de déclarer que ce débat va être clos par l'auteur du projet de loi et que, s'il ne prend pas la parole maintenant, l'occasion favorable de le faire aura disparu pour lui.

M. EMMERSON: Je ne désire pas empêcher mon honorable ami, le ministre des Finances, de prendre la parole, mais j'aimerais comprendre le règlement qui nous régit sous ce rapport. J'ai toujours pensé que c'était seulement lorsqu'il s'agissait de motions essentielles que ce droit de réplique existait je n'estime pas que ce débat tombe dans cette catégorie.

M. l'ORATEUR: Le règlement dit en termes formels que dans le cas de motions essentielles, lorsqu'un projet de loi est en discussion générale, le membre qui a proposé la 2e lecture a le droit de réplique. Il s'agit ici de la seconde lecture de ce bill.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je dois au début des observations que je veux faire, remercier mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) pour la tendre sollicitude qu'il porte et à mon projet de loi et à moi-même. J'ai su que mon honorable ami était jusqu'à tout récemment, ainsi qu'il l'a dit lui-même, partisan de Bright, de Cobden et d'Adam Smith.

De même les discours que nous avons entendus de lui en cette Chambre, et que j'écoute toujours avec la plus grande attention, le plus grand intérêt, et je dirai même avec un vif plaisir, nous apprennent qu'il est un fervent de Shaespeare, et qu'il emprunte beaucoup de son humeur badine, de son esprit sarcastique, de sa faconde et de son éloquence au poète des rives de l'Avon.

D'autre part, j'gnorais jusqu'à ce soir qu'il eût fait une étude de Salomon. Mais s'il a mis quelque ardeur à cette étude, tout ce que je puis dire, c'est qu'il n'en a pas tiré tout le bénéfice qu'il pouvait en attendre. Je lui conseille donc, en ce qui regarde la politique et nombre d'autres sujets, d'approfondir les écrits de notre ami Salomon.

Cette loi des banques a fourni le sujet d'une fort intéressante discussion. Il en résultera beaucoup de bien. Lors du dépôt du projet de loi, j'invitai la députation à me fournir des indications d'une nature pratique. En elle-même cette mesure n'est pas de celles qui doivent diviser les partis; on s'en est toujours rendu compte. Le Gouvernement recevra avec plaisir, comme je

l'ai dit, toute proposition d'une nature pratique, propre à améliorer la loi dont j'ai l'honneur de déposer le projet, en vue du renouvellement des diverses chartes de banque.

Nous avons tous compris, je pense, la très grande importance de cette question, et tant d'un côté que de l'autre de la Chambre nous désirons éviter toute mesure simpliste, mal avisée, hâtive, à l'égard d'intérêts que la population a tellement à cœur.

Je féliciterai la Chambre, si on me le permet, et très sincèrement, sur la largeur d'esprit dont elle a fait preuve au cours du débat. L'esprit de parti en a été exclu, et à juste titre car il n'y saurait jouer un rôle utile. La députation a peut-être oublié que lors de la démission de l'ancien Gouvernement, ou plutôt vers la fin de la dernière législature, peu de temps avant l'élection générale de septembre 1911, un projet de loi, déposé par le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), attendait sa 2e lecture; ce projet de loi traitait du même sujet, le renouvellement des chartes de banques, et il avait été rédigé par mon prédécesseur l'honorable W. S. Fielding.

Je désire signaler de nouveau ce fait à l'attention de la Chambre, pour que nous puissions nous rendre compte des innovations que comportait cette mesure. Déposé par le très honorable leader de l'opposition, ce bill exprimait les vues du ministre des Finances dans le dernier ministère. Quelques-uns de ceux qui ont critiqué un peu durement certaines dispositions du présent bill, seront peut-être surpris d'apprendre qu'elles n'étaient que la reproduction de celles énoncées dans le bill de M. Fielding.

Quand je pris possession de mon département, je trouvai ce bill, qui, par suite de la dissolution des Chambres n'avait pu être admis à sa 2e lecture. M. Fielding avait mis à l'étude la question de l'inspection des banques et de la vérification de leurs comptes, et le projet de loi déposé par le leader de l'opposition, le projet Fielding, était loin d'être aussi radical que le projet actuellement sur le tapis.

Il n'y était pas question d'inspection des banques par le Gouvernement, car la proposition en avait été rejetée; et en ce qui regarde le vérification, le bill permettait aux banques, lors de l'assemblée annuelle générale des actionnaires, de nommer des vérificateurs investis d'attributions semblables à celles que leur reconnaît le présent bill. Je crus que l'opinion publique demandait quelque chose de plus, et effectivement, je conservai la substance de la disposition contenue dans le projet Fielding; mais au lieu de "permattre" la nomination de vérificateurs, j'en fis une obligation. En d'autres termes, les vues de

l'ancien Gouvernement exprimées par son ministre des Finances et le premier ministre d'alors, étaient hostiles à l'idée d'inspection par le Gouvernement; mais on s'était fait, progrès énorme, comee je le ferai voir, à l'idée de permettre aux actionnaires, lors des assemblées annuelles générales, de nommer des vérificateurs exerçant à peu près les pouvoirs que nous leur attribuons dans le projet de loi actuel. Telle est en somme la différence entre les deux bills, le projet Fielding et le bill du Gouvernement actuel: d'une part, vérification facultative par les actionnaires, d'autre part, cette même vérification déclarée obligatoire par le Gouvernement actuel.

Deux dispositions importantes du présent bill diffèrent de celles contenues dans le projet Fielding. Tout d'abord, comme je l'expliquais l'autre soir, nous avons inséré une disposition très rigoureuse en vue de prévenir la fraude et la malhonnêteté durant la période qui s'ecoule entre la constitution d'une banque et l'émission du certificat du conseil de la trésorerie. Je ne reviendrai pas lé-dessus, car deux fois déjà j'en ai parlé, et ces dispositions sont bien connues de la Chambre.

M. BORDEN: Et elles sont nouvelles.

M. WHITE: Elles sont nouvelles. Une troisième disposition sur laquelle je reviendrai plus tard en plus grand détail, autorise les banques à faire des prêts aux cultivateurs en prenant comme garantie leur grain battu, et aux éleveurs sur la garantie de leurs bestiaux. Quant à la quatrième disposition, il n'y a pas lieu pour la Chambre de s'y arrêter bien longtemps, mais elle sera sans doute examinée lors de la discussion du bill en comité. Je veux dire la disposition autorisant les banques à émettre des billets contre de l'or. Il se trouve nombre d'autres dispostions, celle, par exemple, exigeant des indications plus explicites dans le rapport fait au Gouvernement; et de bien d'autres manières le bill a été amélioré pour se conformer aux décisions rendues par les tribunaux.

Le projet Fielding renfermait, en outre, une disposition déclarant les administrateurs punissables pour cause de négligence de leur part. Son projet de loi imposait des pénalités en conséquence, et le bill déposé par moi renferme une disposition très semblable sur le sujet.

En somme, depuis la chute de l'ancien Gouvernement et l'avènement du nouveau, les innovations que j'ai dites ont été incorporées dans la loi; c'est à cet égard seulement que l'attitude d'un parti diffère de celle de l'autre. Dans tout le cours de cette discussion je me suis rendu compte bien vivement qu'après tout l'histoire ne fait que se répéter. J'ignore si beaucoup de mes collègues de la députation ont lu le compte rendu des débats relatifs aux revisions de 1890 et de 1900; mais je vois que toutes ou presque toutes les questions débattues dans la circonstance présente ont été débattues à fond dans l'un ou l'autre de ces débats antérieurs. Par exemple, en 1890, il avait été inséré dans le bill déposé par le ministre des Finances des dispositions sur l'apurement des comptes qui durent être biffés comme inapplicables, à la suite d'un débat très animé.

En 1900, la question de l'inspection par le Gouvernement fut soulevée, puis la proposition qui en avait été faite fut reconnue inapplicable de l'avis presque unanime de la députation. En 1890, la question de prêts aux cultivateurs sur leurs grains battus et sur leurs denrées généralement fournit la matière d'un vif débat en cette enceinte. Notamment, sir Donald Smith, aujourd'hui lord Strathcona, soutint, si je ne me trompe, qu'il faudrait permettre aux cultivateurs d'engager leurs produits à la banque de la même manière que les fabricants. Sir John Thompson, alors ministre des Finances, je pense, et l'honorable Edward Blake, exprimèrent l'un et l'autre un avis différent et présentèrent des arguments très sérieux à l'encontre d'une telle proposition. En somme, ils prétendirent que la loi était un empiètement sur la législation de diverses provinces en ce qui regarde les nantissements et violait le principe inspirant les lois relatives au gage sur effets mobiliers dans les diverses provinces. Ainsi donc, presque toutes les questions qui ont été soulevées au cours du présent débat, même celle de l'établissement d'une banque nationale, furent discutées ardemment et parfois avec vivacité à cette époque. En 1900, je pense, M. Clarke Wallace et plusiurs autres soutinrent énergiquement que les privilèges concédés par les fabricants et marchands de gros devraient être enregistrés, et cela encore fit le sujet d'une discussion prolongée. L'honorable M. Fielding, alors ministre des Finances, indiqua plusieurs raisons qui lui donnaient à penser qu'une telle mesure était inopportune et inapplicable. Je dis donc qu'il n'y a rien de neuf sous le soleil, et que ces questions ont toutes été discutées naguère.

Je n'entends pas dire que, parce qu'elles ont été discutées en 1890 et 1900, et une certaine décision prise, cette décision est bonne et s'impose à tout jamais.

Bien entendu, on ne saurait se dissimuler que les faillites de banque ont été tellement nombreuses et désastreuses ces années dernières, que la bonne réputation du commerce de banque au Canada en a souffert; et c'est ce qui a engagé la population, la presse, les législateurs, à prendre les mesures propres à rendre sinon impossible, du moins presque impossible, improbable, la

répétition de pareils désastres, résultat de la fraude et de la malhonnêteté. Je suis sûr d'être l'interprète de tous les membres de la députation, tant d'un parti que de l'autre, en déclarant que nous désirons tous fournir ces garanties, et que nous ne sommes divisés que sur les moyens à prendre.

A la suite de ce que j'ai dit sur le projet déposé par le très honorable leader de l'opposition, le projet Fielding, à la suite aussi de ce que j'ai dit des discussions qui ont eu lieu sur le sujet dans le passé, je pense qu'il y a lieu de ne tenir aucun compte des reproches qu'on a pu faire à tel ou tel parti de réfléter les opinions d'une classe capitaliste ou d'aucune autre classe. La discussion de la loi des banques a toujours soulevé de multiples difficultés. Les membres de la députation, sans distinction de parti, ont toujours été d'avis qu'il y avait lieu de mettre la plus grande circonspection dans l'examen de toute proposition de réforme, surtout lorsqu'elle était d'une nature radicale. L'organisation des banques est chose délicate, et en outre, très souvent une loi qui paraît spécieuse et plausible, et qui semble de prime abord assez bien légitimée peut par la suite donner des résultats absolument opposés à ceux qu'on prévoyait. L'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark) sera le premier à reconnaître la justesse de cette idée, que parfois, la réglementation que l'on a établie à l'égard de pratiques commerciales et financières, loin de donner les heureux résultats qu'on en attendait, est simplement éludée ou même suscite des difficultés plus grandes.

Sans doute, ce ne sont là que des considérations générales; et je vais parler assez brièvement, je l'espère, considérant surtout l'heure avancée, et je vais les discuter dans l'ordre de leur importance croissante. Et d'abord, je dirai un mot de questions à l'égard desquelles nous sommes assez généralement d'accord, du moins la plupart d'entre nous. L'honorable représentant d'York-sud, que tous nous aimons à entendre, est en faveur de l'établissement d'une grande banque nationale au Canada. Autant que je sache, le public ne demande pas l'établissement d'une telle banque. L'honorable député semble oublier que la Banque d'Angleterre est la grande régulatrice de Londres et de la finance mondiale.

La Banque d'Angleterre n'est pas une banque d'Etat; elle traite les affaires du gouvernement, mais c'est une banque privée dont les propriétaires et les administrateurs sont des particuliers. Donc, en ce qui concerne la Grande-Bretagne, et Londres est le centre financier de l'univers, quoi qu'on dise, on n'a pas senti le besoin d'une banque nationale. La Banque d'Angleterre gère les affaires du gouvernement avec lequel elle a beaucoup de rapports, mais ce n'est pas une banque d'Etat,

dans le sens indiqué par l'honorable député.

Nous ne nous sommes probablement pas rendu compte de l'importance des banques canadiennes. Au point de vue du prestige, de la solidité financière, elles occupent un rang très élevé parmi les grandes banques de l'univers, du moins, les plus importantes d'entre elles. Il n'y a pas dans ce pays de demande de la part du public, du moins, nous n'en avons pas entendu, sauf dans la bouche du représentant d'York-sud, au sujet d'une grande banque nationale administrée par l'Etat, qui recueillerait les économies du public et les emploieraient à l'exécution des travaux publics. Relativement à ces travaux, je crois que le public est d'avis qu'il vaut beaucoup mieux que nous utilisions notre crédit à l'étranger, chez les nations qui prêtent, surtout en Grande-Bretagne, afin de nous procurer des fonds, et que les économies du peuple doivent être disponibles pour les besoins commerciaux et autres du pays qui se développe à si grands pas.

Je repousse aussi l'idée du représentant d'York-sud au sujet d'une forte émission de deux à trois cent millions de dollars de billets fédéraux garantis jusqu'à concurrence de 25 p. 100 par une réserve en or. Je ne crois pas que cette idée soit approuvée par l'opinion raisonnée de la Chambre. Si les billets n'étaient pas garantis par de l'or et n'étaient pas de la monnaie fiduciaire, ils ne resteraient pas en circulation, le gouvernement ne serait pas en mesure de les racheter. Ainsi que je l'ai fait observer l'autre jour, le public ne détient que vingt et un à vingt-deux millions de dollars en billets. Naturellement, il y a aussi les billets de banque, mais l'émission de deux à trois cents millions de dollars en billets fédéraux garantis par de l'or jusqu'à concurrence de 25 p. 100 serait un acte financier très imprudent. De fait, la situation serait intenable; ces billets ne demeureraient pas en ils ne resteraient pas en circulation, le en état de faire face à ses obligations, à moins que ces billets ne fussent de la monnaie fiduciaire, et la monnaie fiduciaire entraîne la dépréciation du numéraire et tout ce qui s'ensuit. Donc, en ce qui concerne ces deux propositions, je crois qu'il n'est guère nécessaire de les discuter longuement.

On a émis une autre idée qui de prime abord paraît spécieuse et plausible; c'est que toutes les banques devraient garantir les dépôts de chacune d'elles. Peu de députés ont appuyé ce projet qui, je le crois répugne au bon sens de la Chambre.

Voici pourquoi je le crois: cette proposition tend à mettre sur un même pied le crédit et la réputation de toutes les banques; par ce moyen, toutes les banques seraient solidaires les unes des autres et le public n'aurait pas de discrétion à exercer pour

savoir à quelle banque faire ses dépôts. Une banque établie depuis cent ans ou cinquante ans, qui a fourni une carrière honorable, qui jouit d'une réputation méritée n'aura rien de nature à inspirer plus de confiance aux déposants qu'une banque ne possédant pas les mêmes avantages. Pour ces raisons, je considère que cette réforme n'est pas à désirer.

On objectera peut-être que je parle au point de vue des banques, et que si la réforme doit être dans l'intérêt du public, elle devrait s'accomplir, même si certaines institutions doivent être privées des privilèges résultant de leur solvabilité et de leur réputation. Je ferai observer que, même en se plaçant au point de vue du public, la réforme demandée présente des inconvénients. Si une banque récemment fondée et n'ayant qu'un capital restreint obtient des dépôts trop rapidement, il n'est pas probable que tous ses placements soient faits avantageusement. A tous les points de vue, je considère la proposition comme dangereuse.

L'honorable député de Wellington-sud a parlé des manufacturiers qui obtiennent de l'argent contre un récépissé d'entrepôt, et j'ai cru comprendre qu'il n'est pas opposé à la loi actuelle qui n'exige pas l'enregistrement de ces récépissés. J'ai étudié la question très attentivement, car elle a déjà été soulevée et discutée, et j'ai constaté que ces certificats donnés par les industriels sont d'un usage quotidien dans les banques et les succursales de tous les centres importants. Des centaines de ces certificats sont présentés tous les jours, et si l'on ajoute à cela que cette loi est en vigueur depuis vingt ans, à la satisfaction des intéressés, je considère qu'il serait très imprudent d'exiger aujourd'hui l'enregistrement de ces effets. Dans le commerce tout ce qui ressemble à une hypothèque est toujours mal vu. Sans compter les difficultés matérielles que présenterait l'enregistrement d'un aussi grand nombre de certificats, cette obligation serait à mon sens de nature à causer du désarroi dans les affaires.

Au sujet de la question de privilège soulevée par l'honorable député de Wellington-sud et autres députés, que les ouvriers possèdent en vertu des lois provinciales, je crois que le comité devra l'étudier sérieusement. Je ne suis pas bien sûr que la loi fédérale l'emporte sur la loi provinciale dans cette question de liens. L'honorable député de Wellington-sud semble y croire. Pour ma part, je serais très heureux d'étudier la question et de rechercher si l'on ne peut pas trouver un moyen d'obvier à la difficulté, si le comité croit que c'est désirable.

Au sujet des gages sur le grain et sur les bestiaux, je dois dire qeu cette question a été l'objet d'un débat très intéressant en 1890. C'est un principe qui a été reconnu dans la loi sur le nantissement sur meubles dans toutes les provinces, que celui qui est en possession d'un article est censé en être le propriétaire, et s'il le vend ou l'hypothèque, il doit en donner avis public, et je crois que cette loi est très bonne. Le défaut d'enregistrer ces gages et actes de vente dans le passé a causé beaucoup de torts, et certains créanciers en ont souffert sérieusement. Le résultat a été que dans presque toutes les provinces la loi oblige aujourd'hui à enregistrer les actes de nantissement.

J'ai fait des recherches afin de savoir si les nantissements donnés par les cultivateurs pouvaient être facilement enregistrés, car on sait qu'il y a une loi générale concernant le grain battu, qui s'applique également à l'Ouest et à l'Est. Le comité devra étudier soigneusement cette question et s'assurer s'il y a dans toutes les provinces des moyens faciles d'enregistrer ces nantissements au cas où on jugerait bon d'en donner.

M. GERMAN: Les gages pris par les manufacturiers sur les instruments d'agriculture et autres qu'ils vendent aux cultivateurs sont enregistrés dans le bureau du greffier de la cour de comté.

M. WHITE: C'est le manufacturier qui a un gage sur les articles qu'il fabrique et qu'il vend à une autre personne qui enregistre ce gage. C'est la loi dans l'ntario. L'honorable député sait-il si la même loi existe dans d'autres provinces?

M. BORDEN: C'est la même loi dans la Nouvelle-Ecosse.

Une VOIX: Et aussi dans le Nouveau-Brunswick.

M. WHITE: La province de Québec ne reconnaît pas, je crois, l'hypothèque sur meubles, de sorte qu'il nous faudra rechercher d'abord si toutes les provinces offrent des moyens d'enregistrer ces gages et deuxièmement s'il est désirable qu'ils soient enregistrés. Il y a certainement beaucoup à dire en faveur de l'enregistrement, mais en ce qui concerne l'Ouest—car cet article a surtout été inséré pour faire face aux besoins de l'Ouest—son utilité dépendra beaucoup des frais d'enregistrement. Il est clair que si l'enregistrement devait être coûteux, s'il fallait par exemplé rédiger un contrat d'hypothèque et l'enregistrer, cela pourra avoir l'effet d'augmenter tellement les frais de l'emprunt pour le cultivateur qui voudrait emprunter $100, $200 ou $1,000, ne voudrait pas profiter de cet article. Ce sont des choses que le comité devrait examiner avec attention lorsqu'il discutera la question.

Ainsi que je l'ai déjà dit, la question des gages sur bestiaux a déjà été longuement discutée en 1890, et on est venu à la conclusion à cette époque qu'il ne serait pas dans l'intérêt des créanciers ou du public en général d'accorder ces pouvoirs, et conséquemment la loi n'a été faite que pour le marchand en gros et les manufacturiers, c'est-à-dire que le principe a été limité au commerce de gros, et seuls les manufacturiers ont pu se prévaloir de la loi et donner un gage sur les articles en voie de fabrication afin de pouvoir payer les matériaux et les salaires de leurs ouvriers dans l'intervalle. Cela a été permis aux marchands de gros et aux manufacturiers, pas aux marchands de détail, ni aux particuliers.

Le premier et principal fondement du commerce de banques au Canada est le prêt sur la garantie personnelle d'un individu, ce qui, je crois, est un principe sûr. J'ai fait des recherches considérables au sujet de la question des gages, parce que je comprends que c'est un changement très sérieux. Nous connaissons tous la situation dans l'Ouest. Nous savons qu'il est très malheureux que le cultivateur soit obligé de vendre son grain promptement. Il a besoin d'argent et n'en peut obtenir. Il lui faut alors vendre son grain dans l'espace de quelques semaines peut-être. Il le vend à une époque où le prix n'en est pas aussi élevé que plus tard, s'il pouvait attendre.

Il y a d'autres considérations concernant les facilités de transport et autres choses dont je ne peux pas parler maintenant. Mais nous connaissons les avantages et désavantages de la situation et nous sommes venus à la conviction qu'il serait sage d'insérer cet article dans le bill et de faire l'expérience de la chose.

Je me suis informé pour savoir si les banques seraient disposées à prêter leur argent plus librement si un article de ce genre était inséré dans la loi, et mes recherches m'ont convaincu qu'elles le seraient. C'est pour cela que j'en suis venu à la conclusion que les avantages l'emporteraient sur les désavantages, et que l'on devrait accorder aux cultivateurs le privilège de donner un gage sur le grain en leur possession. Au sujet du grain qui est en la possession d'une tierce personne, la question d'enregistrement ne souffre pas de doute. Si je suis en possession d'un récépissé d'entrepôt, c'est-à-dire un reçu signé par une tierce personne, une personne responsable, je n'ai pas le pouvoir de disposer de ce gage en aucune manière.

De la même manière, je désire obtenir un emprunt sur lettre de voiture et si les effets qu'elle couvre sont en la possession d'un tiers, personne responsable, il n'est pas en mon pouvoir de le négocier. La loi n'a pas jusqu'ici reconnu à un particulier le droit d'engager des biens qui ne sont pas en sa possession. Cependant, je suis d'avis que l'expérience vaut la peine d'être tentée, et si le comité, à la suite d'une discussion à fond de la question décide que le privilège doit être enregistré, et si on est à même d'effectuer l'enregistrement, inutile pour moi de dire que je serai on ne peut plus heureux d'en faire une étude des plus attentives, car je tiens à assurer les meilleurs résultats et à adopter les moyens les plus propres à déterminer ces résultats.

A l'égard des éleveurs qu'on veut mettre à même d'engager leurs troupeaux, il existe de graves doutes quant à la légalité d'une telle mesure. Nous ne saurions trop encourager l'industrie du bétail, et faciliter son développement. Aux termes d'une décision des tribunaux de l'Alberta, on peut se demander si une banque a le droit d'accepter un nantissement de cette nature de la part de ces éleveurs en grand ou en gros, comme on les appelle. Il est très difficile de trouver un mot qui exprime parfaitement la chose. En 1890, après avoir cherché à définir le mot "en gros", on a fini par décider que "en gros" voulait dire en gros, et que le mot ne pouvait être autrement défini. Je le répète, nous ne serons que trop heureux de recevoir des avis en vue d'améliorer la rédaction de cette clause, comme aussi de toute autre clause du bill. Ce que nous avons en vue, c'est de venir en aide aux éleveurs de bestiaux de l'Ouest, en leur facilitant les opérations de banque, de manière à ce que l'industrie soit à même de se développer dans toute la mesure possible.

Relativement aux taux d'intérêt et d'escompte, je dirai que je suis allé aux renseignements à ce sujet,—car j'ai abordé toute cette étude avec un sincère désir de faire tout en mon pouvoir pour élaborer une mesure législative qui fût dans l'intérêt du public. J'ignorais qu'il se prête de l'argent à un taux d'intérêt de 12 p. 100, et s'il en est ainsi, je n'hésite pas à dire que cela me paraît être abusif. Quant au taux de 7 p. 100, on m'a répondu que les banques dans les établissements nouveaux se font concurrence, et dans un des journaux j'ai lu à ce sujet que dans certains centres de l'Ouest, de 100 ou de 200 habitants, on voyait parfois deux banques en activité. On m'a appris, en outre, que ces succursales requièrent au début une mise de fonds considérable, comme frais de premier établissement, frais de construction, frais de gestion, et qu'il s'écoule beaucoup de temps avant qu'une succursale donne des bénéfices.

Une question très grave s'est présentée: on s'est demandé si dans le cas où cette clause serait faite trop sévère, les banques

ouvriraient des succursales dans les centres moins importants; en d'autres termes, si pareille législation n'irait pas à l'encontre de la fin même qu'on se proposait. Il y a là matière à réflexion, et je ne me prononce pas pour le moment. La disposition qui restreint les banques à 7 pour 100 est dans la loi; le taux maximum d'intérêt mentionné me paraît être, je le répète, abusif, et il nous faudra y réfléchir sérieusement si nous voulons trouver un moyen qui, d'une part, permette à toutes les parties du pays d'avoir une banque à portée, et, d'autre part, empêche l'établissement de taux abusifs d'intérêt au détriment du public.

On a beaucoup parlé des petites banques, et je dois dire que les observations de l'honorable représentant d'Assiniboïa sur cette question m'ont vivement intéressé. Personnellement je n'ai jamais été d'avis que les petites banques ne sont pas aussi utiles que les grandes et je pense avoir exprimé l'opinion que cela dépendait entièrement du gérant. Il ne me semble pas qu'un capital de $250,000 soit trop élevé. Si les administrateurs ne s'attachent pas trop durant les premières années à assurer la vente des actions à prime, s'ils s'appliquent sincèrement à développer des opérations de banque, je suis persuadé qu'ils réussiront, pourvu qu'ils s'y prennent d'une manière convenable et n'oublient pas que c'est au commerce de banque qu'ils doivent s'adonner. Relativement à cette question de la petite banque, je ne suis donc pas en désaccord avec les vues exprimées au cours de la discussion. Quant à la demande de fixer un minimum inférieur à $250,000, comme capital de la banque, je ferai observer que ce chiffre a été établi à la suite d'au moins une faillite très désastreuse d'une banque disposant d'un capital de beaucoup inférieur dans une des provinces de l'Est. Cette institution fonctionna pendant trois ou quatre mois puis ferma ses portes occasionnant de lourdes pertes à nombre de braves gens. On a été généralement d'avis depuis la première mise en vigueur de cette loi des banques que le chiffre de $250,000 représentait bien le capital minimum dont devait disposer une banque.

Il a été beaucoup question des mérites comparatifs du système unitaire et du système des succursales en matière de banque. Je n'hésite pas à dire que le système des succursales, calqué sur la pratique anglaise et écossaise est préférable au système unitaire. Un des avantages de ce système des succursales, c'est de permettre le déplacement rapide du capital, les dépôts effectués dans les centres ruraux, où ils sont en excès de la demande, pouvant être utilisés, par exemple, pour la manutention des récoltes dans l'Ouest ou pour d'autres fins.

Le système en vogue aux Etats-Unis, ou les banques n'ont point de succursales, a de nombreux désavantages. Il s'y est produit de fois à autre toute une série de paniques qui ont obligé les banques à suspendre les paiements en espèces et, la méfiance survenant, chacun cherche à obtenir de la monnaie métallique, ce qui fait que, dans tout le pays, les petites banques demandent de l'or à leurs correspondants de New-York. Elles peuvent ne pas en avoir un besoin immédiat; mais, pour se donner un peu plus de force, elles sentent qu'il leur serait bon de faire rentrer dans une certaine mesure leurs reliquats. Il s'ensuit que de tous les coins du pays, ces demandes affluent sur New-York, et la panique gagne de proche en proche. C'est là un des phénomènes qui, généralement, accompagnent les paniques qui reviennent de temps à autre à New-York. Je n'hésite pas à dire que le système anglais, celui qui prévaut au Canada, le système de succursales, est de beaucoup préférable à l'autre. Je ne dis pas, bien entendu, que ce soit le dernier mot du commerce de banque; mais, en tant que système, je le trouve supérieur à celui de banques sans succursales.

Arrivons maintenant à un sujet sur lequel la discussion a surtout porté: Je veux dire une vérification ou une inspection par l'Etat. En proposant la deuxième lecture du projet de loi, j'ai soutenu qu'il y avait une différence entre une inspection et une vérification; une inspection faisait supposer un examen des prêts, et j'ai signalé certaines difficultés auxquelles nous serions en butte, étant donné surtout le nombre excessif de succursales que nous avons (2,800 peut-être); les unes de peu d'importance sans doute, mais d'autres considérables et quelques-unes très considérables, disséminées dans tout le Canada et dans divers pays du monde.

Une vérification veut dire, à ce qu'il me semble, plus que le simple pointage des écritures. Ce serait le devoir d'un vérificateur compétent, non seulement de faire ce travail, mais encore, si des opérations lui paraissaient douteuses, entachées de fraude ou dépassant les pouvoirs de la banque, de les signaler à l'attention des actionnaires, et de voir à ce qu'il y fût porté remède. Voilà, selon moi, à quoi une vérification oblige.

Pour ce qui est d'une inspection au bureau principal, il est vrai que d'ordinaire les faillites qui sont survenues au Canada ont été causées par des actes frauduleux ou malhonnêtes perpétrés dans ce bureau. C'était le lieu où la chose pouvait le plus commodément s'exécuter. Mais ce n'est pas le seul où des fraudes puissent se commettre dans un système comme le nôtre. Je suis loin de le prétendre, et personne, je pense, ne le prétendra. Il doit paraître évident pour tous que l'on ne saurait avec des lois prévenir absolument toute perte résul-

tant d'actes frauduleux ou malhonnêtes. Au cas de collusion, on trouvera le moyen de faire échouer jusqu'à un certain point la vérification la plus exacte que l'on puisse imaginer, et, tout ce que le législateur peut faire c'est, à mon avis, de protéger de son mieux les déposants, les actionnaires et le public en général. De nombreuses propositions ont été faites. On a dit que le vérificateur serait dans le fait désigné par les administrateurs, bien que ce droit appartienne aux actionnaires par la loi. Toute proposition tendant à assurer pour cette vérification le choix de comptables jouissant de la réputation la plus haute, d'hommes qui ne conniveraient point même s'ils y étaient invités, recevra, non seulement de la part du comité, mais aussi du Gouvernement, l'attention la plus vive et la plus sérieuse.

Celles que l'on nous a faites seront prises en considération. Il est dit dans la loi que le Gouvernement peut demander au vérificateur que les actionnaires ont désigné de faire un examen des opérations de la banque, si l'état remis par cette dernière au Gouvernement montre qu'un pareil examen pourrait avoir son utilité. Je serai tout prêt à étudier une proposition qui tende à rendre ces recherches plus effectives encore que la loi ne le prévoit. On a parlé aussi du cas où une minorité demanderait la nomination d'un vérificateur. Cela aussi sera examiné devant le comité. Non seulement invitons-nous les députés à nous faire des propositions mais ces propositions seront bien accueillies; car nous n'avons tous qu'un désir, et, ce désir, c'est de sauvegarder, dans la mesure où l'action législative peut s'exercer, l'intérêt des déposants, des actionnaires et du public en général.

Quelqu'un a parlé de l'inspection des compagnies d'assurances. Il y a entre les deux choses cette différence essentielle, à savoir: qu'une compagnie d'assurances garde à son bureau principal les valeurs sur lesquelles sont placés les fonds qu'elle a reçus. Ces valeurs, la loi sur les assurances en définit la nature, et l'examen en est facile. Ce sont des titres à des actions et à des obligations, des titres tangibles. On peut aisément s'assurer si ces titres sont bien de ceux que les compagnies d'assurances ont le droit d'acquérir. Il y a cette différence essentielle entre les banques et les compagnies d'assurances sur la vie ou de prêts qui, ainsi que l'a dit l'honorable député de Lambton, placent leurs fonds en terre et en obligations des municipalités, que les banques placent les leurs en obligations personnelles, en billets au Canada comme à l'étranger, qu'elle font pour 100 millions de prêts ou d'escomptes dans une année. Ces prêts n'ont, pour la plupart, d'autre garantie que la personne. Comme on le voit, cette différence entre les banques et les compagnies d'assurances ou de prêts est bien marquée. Quant à cette vérification, la loi en somme est conforme à la proposition de M. McLeod, qui a été l'administrateur général de la banque de la Nouvelle-Ecosse, et qui des premiers avait suggéré une inspection des banques par des personnes du dehors.

La vérification prévue par le bill à l'étude est celle-là même qu'il visait. J'en suis convaincu, nous pourrions rédiger les dispositions de ce bill de manière à avoir la certitude que les vérificateurs choisis par les actionnaires, à leur assemblée annuelle, seront des hommes honorables, considérés, des experts qui se rendront parfaitement compte des fonctions que leur confie la loi, qui ne se laisseront pas illégitimement influencer et ne seront pas d'humeur à se laisser indûment influencer par les directeurs ou les fonctionnaires ou par qui que ce soit. A mon avis, cette réforme est réalisable et nous chercherons à la réaliser, prêts que sommes à tenir juste compte de toutes les propositions déjà formulées ou qu'on pourrait nous présenter. Le système de vérification, a-t-on dit, sera sans valeur aucune. Je ne saurais me ranger à cet avis. Ce système de vérification repose sur un principe bien connu et en vogue, depuis nombre de générations, dans le monde britannique. La loi du Royaume-Uni prescrit cette vérification, en substance comme elle est prévue par le bill. Dans toutes les provinces du Canada, il existe un système de vérification autorisant les vérificateurs nommés par les actionnaires à examiner les affaires d'une compagnie, à contrôler les espèces et les valeurs négociables, puis à faire rapport aux actionnaires. A mon avis, cette vérification a une haute valeur; seulement il existe divergence d'opinions à cet égard.

A l'encontre de ces opinions, je tiens à rappeler, je le répète, que la vérification est un principe reconnu par tout l'empire britannique comme exerçant un contrôle fort efficace sur la gestion du personnel des compagnies de tout genre, et par conséquent je ne saurais croire que ce système est sans valeur. Au contraire, à mon avis, les vérificateurs de haute réputation qui sont élus de manière à ne pas subir l'influence illégitime d'un groupe d'hommes quelconque s'acquitteraient de leur œuvre avec honneur pour eux-mêmes, et en tant qu'il s'agit de sauvegardes, au grand bénéfice des actionnaires et du public. Voilà le principe reposant à la base de la loi anglaise relative à la vérification. Tenant compte de ce fait, après avoir constaté que dans le projet de loi légué par mon prédécesseur figurait cette formule même de vérification rendue facultative et quand après avoir examiné la loi anglaise, je constatai qu'elle rend la vérification obligatoire en Grande-Bretagne, et que c'est en substance la loi dans l'empire britannique, je demeurai convaincu que la

mesure est un pas de l'avant et que, décidément elle constitue, à plusieurs égards, un progrès sur toutes les mesures législatives édictées jusqu'ici au pays.

Il ne me reste guère qu'un mot à ajouter. C'est au sein du comité qu'il convient de discuter ces questions par le menu, et sans doute le comité apportera à l'étude de cette mesure le sincère désir d'élaborer une mesure législative qui répondra aux difficultés qui ont surgi et remédiera aux défauts révélés dans la loi des banques, depuis la dernière revision de 1901.

M. GERMAN: Le ministre voudrait-il bien nous donner son avis sur le droit de priorité que possède une banque à l'encontre des autres créanciers, sur les actions détenues par un fondé de pouvoirs?

M. WHITE: La question demande considération. Je ne connais pas familièrement la question soulevée par l'honorable député. Aujourd'hui la banque a un privilège sur ses actions jusqu'à concurrence des engagements de l'actionnaire envers la banque.

M. GERMAN: Précisément.

M. WHITE: C'est là un privilège que possèdent les banques, mais je doute qu'elles y aient droit. Je discuterai volontiers la chose en comité. Il n'en est pas ainsi des autres compagnies; mais cette situation tient sans doute à ce que les banques ne sont pas autorisées à faire de prêts sur leurs propres actions ni à acheter ces actions, car cela diminuerait leur garantie pour les actionnaires. Elles ne sont pas autorisées non plus à emprunter sur ces actions. Je doute qu'elles aient droit à pareil privilège et quand la question viendra en discussion devant le comité, je serai bien aise de la délibérer.

(La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 2e fois et renvoyé au comité permanent des banques et du commerce.)

La séance est levée à onze heures et quarante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 31 janvier 1913.

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

1re LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 105), déposé par M. Currie, concernant la compagnie Canadian Northern Ontario Railway;

Le 2e (bill n° 106), déposé par M. Macdonell, concernant les brevets d'invention de la compagnie Johnston Harvester;

Le 3e (bill n° 107), déposé par M. Carrick, pour autoriser la compagnie Manitoba Ontario Railway.

LE GOUVERNEMENT ET LES ELEVATEURS REGIONAUX.

M. BUCHANAN: L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie peut-il dire s'il y a quelque chose de vrai dans la dépêche suivante que publie le "Citizen" de ce matin:

Fort William, Ont., 30 janvier.—Une déclaration importante doit être faite ces jours-ci, intéressant l'industrie des grains ainsi que les cultivateurs de l'Alberta et de la Saskatchewan. Il est presque définitivement décidé que le Gouvernement commencera prochainement à installer un système complet d'élévateurs régionaux, aux principaux centres, dans l'Alberta et la Saskatchewan et peut-être aussi dans le Manitoba.

M. Staples, un des commissaires des grains, s'est occupé activement de cette question et a convaincu le Gouvernement de l'impérieuse nécessité d'une action immédiate. L'encombrement qui a paralysé le trafic sur le chemin de fer Nord Canadien, il y a quelques jours, a contribué à hâter la solution du problème.

Les premiers élévateurs, qui seront probablement d'une capacité d'un million de boisseaux chacun, seront construits à Saskatoon et à Swift-Current, dans la Saskatchewan, et à Red-Deer, et à Lethbridge, dans l'Alberta. Il en sera peut-être construits plus tard à Calgary et à Edmonton, mais la population d'une ville n'est pas un facteur important dans l'affaire. Le but de l'entreprise est de venir en aide aux régions où il y a encombrement et d'empêcher la paralysie du trafic.

Nous croyons savoir que les compagnies de chemins de fer agissent de concert avec le Gouvernement. Ces compagnies calculent qu'avec le matériel roulant dont elles disposent aujourd'hui, elles pourront faire un trafic quatre fois plus considérable.

Cette question est d'une grande importance pour l'Ouest et j'aimerais à savoir du Gouvernement ce qu'il y a de fondé dans cette nouvelle.

M. FOSTER: J'ai lu l'article en question. L'auteur a déployé beaucoup de talent pour commenter et interpréter le prétendu renseignement qu'elle contient. Je dois dire cependant à mon honorable ami qu'aucune décision n'a encore été prise et que pour le moment il n'y a rien de fondé dans la nouvelle.

LA LOI DES GRAINS DU CANADA.

M. KNOWLES: L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie est-il en état de répondre à la question que je lui ai posée l'autre jour concernant certains amendements projetés à la loi des grains?

M. FOSTER: Je crois que certains amendements seront apportés à la loi des grains. Ils ne seront pas très importants et n'auront pas pour effet d'augmenter le nombre

des localités dans lesquelles des marchés sur échantillons pourront être établis. Toute modification apportée à cette loi demande à être très soigneusement étudiée et, pour le moment, nous n'avons pas l'intention d'augmenter le nombre des marchés sur échantillons. Je ne suis pas en état de dire, dès aujourd'hui, si le nombre des bureaux de surveillance sera augmenté. Le nouveau projet pourvoira à l'inspection du grain aux minoteries, quand la chose sera jugée utile.

LES TAUX OCEANIQUES.

M. MACLEAN (York-sud): Le ministre du Commerce a-t-il été informé de l'énorme augmentation dans les taux océaniques pour l'exportation du grain canadien, et ne sera-t-il pas possible de remédier à cette situation, au moyen des subventions accordées à certaines compagnies de paquebots?

M. FOSTER: J'ai été mis au courant de la situation. J'ai reçu à Toronto une délégation de la chambre de commerce de cette ville qui m'a exposé la situation concernant non seulement les taux sur le grain, mais les taux en général; autant que j'ai pu m'en rendre compte par l'étude des pièces et des documents qui m'ont été soumis, j'ai constaté que l'augmentation dans les taux a été considérable.

M. MACLEAN: Phénoménale.

M. FOSTER: Quant à savoir si cette augmentation est justifiée ou non, c'est une question que les fonctionnaires de mon département étudient en ce moment. Des représentations semblables nous ont été faites par des commerçants et des chambres de commerce de plusieurs autres villes.

LE DETOURNEMENT DU TRAFIC DU GRAIN.

M. LEMIEUX: Je désire appeler l'attention du ministre de la Marine sur certaines résolutions adoptées l'autre jour par la chambre de commerce de Montréal, concernant le trafic du grain qui est détourné des ports canadiens et dirigé vers les ports américains, par suite des taux excessifs des assurances. L'honorable ministre a-t-il reçu une copie de ces résolutions et que se propose-t-il de faire? C'est toujours l'éternelle question des Lloyds. Dans un discours prononcé il n'y a pas très longtemps l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie a laissé entendre que le Gouvernement serait disposé à prêter son concours à la création d'une assurance maritime pour combattre les taux excessifs en vigueur sur la voie du Saint-Laurent. L'intention du Gouvernement est-elle de faire quelque chose dans ce sens?

L'hon. M. FOSTER.

M. FOSTER: Puisque l'honorable député a mentionné mon nom, je lui dirai que cette question des taux d'assurance pour les ports canadiens, comparés à ceux qui existent pour les ports situés plus au sud a été longuement étudiée depuis un an par l'honorable ministre de la Marine et par moi. Nous avons consacré beaucoup de temps à cette question et nous avons recueilli de nombreuses informations. Comme mon honorable ami ne l'ignore pas, c'est une question très compliquée. Le ministre de la Marine et le ministre du Commerce sont disposés à apporter un concours généreux à tout projet susceptible d'assurer des taux d'assurance raisonnables pour la voie du Saint-Laurent et nos ports de mer de l'Atlantique. Mais d'un autre côté, nous croyons qu'il appartient aux armateurs et aux exportateurs de faire les premières démarches. Tout projet pratique qu'ils soumettront, recevra le concours et la coopération du Gouvernement. Mais je ne suis pas en état de dire dans le moment jusqu'où ira ce concours ou cette coopération.

LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe de nouveau à l'examen de la motion proposée par M. Borden demandant la 2e lecture et l'adoption en dernière épreuve de la résolution dont rapport a été fait par le comité général, en vue d'augmenter l'effectif des forces navales de l'empire, ainsi qu'à l'examen de l'amendement y proposé par sir Wilfrid Laurier.

M. E. B. DEVLIN (Wright): Il y a exactement deux semaines aujourd'hui que le débat sur le projet naval de l'honorable premier ministre a été ajourné. Cet ajournement a eu lieu alors que les honorables députés ministériels nous parlaient constamment des circonstances critiques dans lesquelles se trouvait l'Angleterre et de la nécessité d'une action immédiate de la part du Canada. Les honorables membres de la droite avaient presque réussi à effrayer la Chambre, en nous répétant sans interruption, que l'empire britannique et le Canada étaient menacés des pires catastrophes. Deux semaines plus tard, nous reprenons la suite de ce débat et les eaux de la politique internationale sont aussi calmes que celles d'un étang: l'Angleterre et l'Allemagne marchent la main dans la main et travaillent de concert au rétablissement de la paix en Europe. L'honorable premier ministre doit se réjouir de cet état de choses, car puisqu'il ne peut plus être question d'urgence et de dangers imminents, il pourra employer cet argent au développement du pays. Il peut faire plus que cela: il peut inaugurer, dès à présent, sa politique permanente s'il en a une.

C'est sur cette question que se basaient les orateurs ministériels pour appuyer la proposition de l'honorable premier ministre.

Il y a à peine quelques jours, un ministre de la Couronne, parlant devant un certain nombre d'électeurs de la ville de Montréal, déclarait qu'il avait appuyé la résolution de 1909, faite par l'honorable chef actuel de l'opposition, parce qu'à cette époque lui et ses amis nationalistes étaient convaincus, non pas de la nécessité d'une marine canadienne, non pas de l'obligation pour les Canadiens de concourir à la défense de leur pays et de l'empire britannique, mais parce qu'il était alors convaincu de l'existence d'un danger réel et imminent. Les nationalistes, disait-il, professent que si un danger imminent existe, il est du devoir des membres de cette Chambre d'appuyer la résolution et c'est pourquoi il a voté en faveur de celle de 1909. N'est-il pas étrange qu'en 1909, lorsque l'honorable chef de l'opposition a déposé sa résolution, l'urgence n'existait que dans l'imagination du ministre dont je viens de parler. Mais il est allé encore plus loin et a déclaré qu'il appuie le projet actuel du premier ministre, non pas parce qu'il croit à la nécessité d'une marine canadienne, mais parce que le premier ministre a établi par le mémoire qu'il nous a communiqué, et par sa prétention à posséder certains secrets qu'il ne peut dévoiler, que l'empire court un grand danger immédiat.

L'honorable premier ministre a réussit de se débarrasser de cette obsession. Il a permis à la Chambre de s'occuper de la loi des banques qu'il considère plus importante pour l'empire; il nous a permis de l'étudier et de ratifier une convention que son Gouvernement a conclue avec les descendants affranchis des nègres des Antilles ainsi qu'avec les citoyens de langue anglaise de ces colonies. Il lui faudra maintenant prouver de nouveau à son collègue que le danger existe encore, s'il veut s'assurer son appui.

L'opposition comprend la situation autrement. Naturellement nous partageons la satisfaction des membres de la droite en constatant la tournure pacifique qu'ont prise les événements, et nous ne croyons pas du tout à l'existence d'un danger immédiat. Nous avons pensé ainsi depuis le commencement du débat. Nous avons trop de confiance dans l'empire britannique et dans le peuple anglais pour croire que les 65,000,000 de sujets de l'empire allemand pourraient vaincre sur terre et sur mer les 400,000,000 de sujets de l'empire britannique. Mais nous croyons qu'un pays autonome dans l'empire doit à sa dignité de défendre son territoire et de concourir à la défense de l'empire. C'est pourquoi en 1909, nous avons pris l'attitude que nous avons toujours conservée depuis et que nous avons appuyé la résolution de l'honorable chef de l'opposition.

Il semble qu'il y a deux classes de Canadiens. Il y a les Canadiens qui ont confiance dans leur pays, qui ont confiance dans leurs compatriotes, qui ont confiance dans l'intelligence de notre population, qui croient que si le Canada veut rester fidèle à ses traditions nationales et se montrer à la hauteur du rôle qu'il est appeler à jouer dans l'empire, il est temps d'organiser, dès a présent, la défense du territoire.

Il y a une autre classe de Canadiens, ceux qui se croient incapables de toute initiative, qui n'ont aucune confiance dans leur intelligence ou l'intelligence de leurs chefs, qui croient que dans toute question intéressant ce pays, ils doivent prendre l'avis de ceux qui sont chargés de la direction des affaires politiques et du Royaume-Uni.

Ce n'est pas à ces derniers que je m'adresse en ce moment; je préfère m'adresser à ceux qui croient en leur pays et qui ont confiance en ses destinées. Je préfère m'adresser à ceux qui croient que le Canada, comme partie de l'empire, doit se suffire à lui-même et n'être pas à charge à l'empire; à ceux qui disent que le Canada doit s'organiser de manière à venir en aide à l'empire en cas de nécessité, en assurant la défense des côtes, de son territoire, et de son commerce.

Qu'est-ce qui a porté l'honorable premier ministre à soumettre cette proposition à la Chambre? Il savait en quoi consistait la politique du chef de l'opposition. Pendant que des groupes aux tendances opposées s'entendaient pour combattre le Gouvernement, le parti libéral n'a pas craint de risquer le pouvoir, en prenant une attitude bien tranchée sur une question d'une importance vitale pour le Canada et pour l'empire. L'honorable premier ministre savait tout cela; il avait appuyé la résolution énonçant cette politique; il avait prononcé plusieurs discours à l'appui de la résolution de 1909 et tous les orateurs du parti conservateur avaient suivi son exemple. Mais lorsqu'il fut appelé à mettre sa politique à exécution ou d'en formuler une autre, il se sentit incapable de le faire et c'est alors qu'il conçut l'idée d'un voyage en Angleterre, avec quelques-uns de ses collègues. Le voyage a eu lieu et il nous a coûté assez cher, bien que ce détail soit sans importance. L'honorable premier ministre arriva heureusement à Londres, à la grande satisfaction de tous les Canadiens. On lui offrit des réceptions et des dîners et, à plusieurs reprises, il traita de la question navale. Il alla consulter l'amirauté, sans songer que cette dernière avait déjà fait savoir au Canada ce qu'elle attendait de lui. Il revint au Canada où il fut reçu avec tous les honneurs dus à sa position, et les libéraux se sont joints aux conservateurs pour rehausser l'éclat de la démonstration. Nous espérions qu'il nous revenait avec les bases d'une politique permanente et ce ne fut pas sans une profonde surprise que nous avons appris qu'il ne pouvait rien dévoiler de ce

qu'il avait pu connaître de la question navale en Angleterre ou au Canada. Il a dû télégraphier à l'amirauté pour en obtenir un document à l'appui de l'attitude qu'il entendait prendre sur cette question. Il a manqué de confiance en lui-même: il s'est fait adresser de Londres un document maintenant connu sous le nom de "Mémoire de l'Amirauté" et qu'il a déposé fièrement sur le bureau de la Chambre en disant: Voici la preuve que des circonstances critiques existent et que nous avons le devoir de donner immédiatement une somme de $35,000,000 à la marine anglaise.

Nous devons donc supposer que l'honorable premier ministre n'avait pas de projet arrêté. Sa seule idée était de trouver la meilleure solution du problème. Il peut être certain que l'opposition professe autant de dévouement que lui envers l'empire. Nous apportons la même sollicitude que lui à l'étude des difficultés qui peuvent surgir et au lieu de nous borner à critiquer sa proposition, comme c'était notre droit, nous avons cru que dans un moment aussi grave pour le Canada et pour l'empire, il était préférable de soumettre un contre-projet pouvant le tirer d'embarras. C'est pourquoi l'honorable chef de l'opposition proposa un amendement qui est l'expression du sentiment général dans le pays et de tous les députés libéraux de cette Chambre. Il serait aussi l'expression des sentiments des honorables députés de la droite, s'ils étaient libres de dire ce qu'ils pensent.

Toutefois, avant d'entreprendre la discussion du projet du Gouvernement, qui repose entièrement sur le mémoire de l'amirauté, je désire dire quelques mots de l'admirable discours prononcé avant l'ajournement par l'honorable député de Perth-nord (M. Morphy). Je le félicite d'avoir proclamé qu'il n'est pas possible de soupçonner le patriotisme des membres de l'opposition. Il me semble qu'il est facile de discuter une question comme celle-ci avec calme et modération, sans s'accuser réciproquement de manque de patriotisme. Pour ma part, je m'efforcerai de la discuter en respectant les motifs et les sentiments de nos honorables adversaires.

Si l'honorable député de Perth-nord s'était borné à dire que la fidélité à l'empire des députés de l'opposition ne peut pas être mise en doute, il n'aurait fait qu'exprimer une vérité bien connue. Mais il ne s'en est pas tenu là. L'instant d'après, presque sans reprendre haleine, il déclarait que ni lui ni le pays ne pouvaient accepter l'idée de l'honorable chef de l'opposition de construire une marine indépendante. Est-ce réellement une marine indépendante que propose mon très honorable ami? Est-ce réellement ce qu'il avait dans l'idée lorsqu'il déposait sa résolution de 1909? J'en appelle à l'honorable ministre du Commerce (M. Foster), le champion par excellence du patriotisme dans ce pays, qui a parlé sur la résolution de 1909, et que personne dans cette Chambre n'osera accuser de manquer de fidélité à l'empire. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de citer ses propres paroles:

> L'intérêt manifesté par ce mode de participation financière à une dépense exécutée par d'autres, tel n'est pas l'idéal que je désire pour le Canada. Je veux qu'on implante sur le sol même de notre jeune pays, quelque chose qui pousse de profondes racines.

Je ne cite pas ces paroles avec l'intention de les critiquer. Je les approuve aujourd'hui, comme je les approuvais au moment où elles ont été prononcées. Je n'y vois rien d'antipatriotique; mais ces paroles n'ont pas été prononcées par l'honorable chef de l'opposition; elles l'ont été par l'honorable ministre du Commerce. Il disait encore:

> N'est-ce pas faire acte de prudence que de déposer immédiatement la semence dans le sol, puis d'en favoriser le développement dans la mesure de nos forces et de nos ressources?

L'honorable député de Perth-nord ne faisait pas partie de la Chambre à cette époque, mais nous étions ici et nous n'avons pas compris que le ministre du Commerce demandait la création d'une marine indépendante; nous comprenions qu'il exprimait des sentiments de dévouement envers l'empire. Si mon honorable ami n'accepte pas les enseignements du ministre du Commerce, en matière de patriotisme, je lui rappellerai ce que disait son chef, l'honorable premier ministre, dans la même circonstance:

> Chez toutes les nations civilisées de l'univers, on s'accorde à reconnaître que la première obligation est la défense du territoire et la protection du commerce.

Ces paroles ne sont-elles pas la consécration du principe énoncé dans l'amendement de l'honorable chef de l'opposition? Ces paroles ont-elles été dénoncées comme déloyales? Avons-nous été traîtres à l'empire, parce que nous les avons applaudies lorsqu'elles ont été prononcées, et doit-on nous reprocher notre manque de patriotisme, parce que nous les approuvons encore aujourd'hui? Mais l'honorable premier ministre ne s'en est pas tenu à cela. Voici ce qu'il disait encore, un peu plus loin, dans le même discours:

> Je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. L'autre moyen (une contribution) a été mise à l'essai par l'Australie et la mère patrie, mais les résultats n'ont pas été satifaisants à tous les égards. En Angleterre, on a peut-être trouvé que la contribution n'était pas satisfaisante.

L'honorable député estime-t-il que son chef a fait preuve d'un manque de loyalisme envers la Grande-Bretagne lorsqu'il a dit que la population de cette dernière avait vu

d'un œil plutôt prévenu la contribution que l'Australie lui offrait? Cependant, le très honorable premier ministre d'aujourd'hui, le chef de l'opposition d'alors, ne croyait pas avoir insisté suffisamment sur les vues qu'il exprimait, puisqu'il s'est donné le mal d'ajouter:

La voix unanime de la population du Canada réclame que nous fassions partie de l'Empire et que nous soyons de ce dernier et, s'il en est ainsi, nous devons assumer notre juste part du fardeau de la défense navale de cet Empire, surtout lorsqu'il s'agit de la protection de notre littoral du Pacifique et de celui de l'Atlantique.

Que mon honorable ami de Perth me permette de lui rappeler qu'à ce temps-là le très honorable R. L. Borden faisait montre d'un loyalisme si grand qu'il voulait qu'on mît de côté la moitié du montant que représentait la dépense annuelle du ministère de la Milice de ce pays—dépense estimée alors à six millions de dollars—pour la consacrer à la défense de l'empire britannique, en construisant des navires de guerre qui nous appartiendraient en propre. Je pourrais rappeler à l'honorable ministre des Finances, que je vois maintenant à son siège, que lorsque l'honorable sir Wilfrid Laurier proposa son projet de résolution en cette Chambre—projet que cette dernière adopta à l'unanimité de ses membres—la seule objection qu'a pu invoquer M. Borden, dans le temps chef de l'opposition, se résumait à demander qu'on insérât le mot " prompte " à ce projet de résolution; il voulait une prompte construction de ces navires de guerre au Canada. L'honorable représentant de Perth-nord et ses amis de la droite croient-ils sincèrement que le très honorable R. L. Borden a fait preuve d'un manque de loyalisme en cette circonstance? Je crois en avoir dit sur ce point assez pour convaincre l'honorable ministre des Finances, l'honorable député de Perth-nord et les autres membres de la droite qui ne faisaient pas alors partie de la Chambre que, s'il y eut manque de loyalisme en cette occasion, ceux qui s'en rendirent coupables ne furent pas les membres de la gauche d'aujourd'hui, mais plutôt les parangons de cette doctrine qu'ils comptent dans leurs rangs et qui se sont toujours efforcés depuis à la faire reconnaître et appliquer.

L'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe), qui m'a précédé immédiatement dans ce débat, a dit que le très honorable sir Wilfrid Laurier ne pouvait plus compter sur l'appui que lui avait donné la province de Québec à cause du programme de marine de guerre qu'il prônait. Qu'il me permette de lui dire que le très honorable chef de la gauche a reçu l'approbation presque unanime des électeurs de cette partie du pays. L'honorable député oublie que des soixante-cinq divisions électorales que compte cette province, quarante ont envoyé ici des députés qui sont prêts à travailler pour le Canada et pour l'empire et à encourir certaines obligations pour atteindre ce but; il oublie que les seuls hommes que le chef de la gauche n'a pu convaincre de la nécessité de faire quelque chose pour le Canada, comme faisant partie de l'empire britannique, sont ceux de la province de Québec que le très honorable R. L. Borden presse aujourd'hui sur son cœur. Ce ne fut pas la province de Québec qui ne consentit à se ranger du côté de sir Wilfrid Laurier pour l'aider à secourir la mère patrie, ce fut ce groupe de représentants de cette province qui ne croient ni à l'opportunité ni à l'obligation de faire quoi que ce soit en vue de la défense de ce pays ou à l'endroit de celle de l'empire britannique.

Je m'occuperai maintenant du discours de l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster). Cet honorable ministre a dit que nous devions adopter la proposition qui nous est soumise à cause du besoin pressant qui se faisait sentir dans l'empire britannique. Avant de prendre posture sur cette question, j'ai voulu savoir quelle était la nature de cette nécessité dont on parlait. Je n'en ai relevé le moindre indice dans le mémoire de l'amirauté; j'en arrivai ensuite aux finances du Royaume-Uni, et qu'est-ce que j'ai constaté? Que pour l'exercice 1911-12 les dépenses du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande s'étaient élevées à £185,000,000 sterlings, ce qui lui laissait un excédent de rentes de £6,540,000, ou, en chiffre bruts, de $32,725,000. Je n'ai pas imaginé que ce fût là l'indice d'une disette d'argent dans la mère patrie. Non content de cela, j'ai voulu me renseigner sur la dette nationale du Royaume-Uni et j'ai trouvé que celle-ci avait été de £733,072,609 en 1911 et qu'on l'avait réduite à £718,406,428 en 1912, ce qui indiquait, dans le cas de la dette nationale, une diminution pour cette dernière année de £14,666,188 soit $73,330,905, fait qui serait l'indice d'un besoin urgent, s'il fallait en croire nos adversaires. Ce n'est pas là ce que je comprends; au lieu d'un besoin urgent, je trouve qu'il existe une grande prospérité, si je m'en rapporte à ces états. J'ai examiné les dépenses encourues par la Grande-Bretagne et par l'Allemagne en vue de renforcer leur marine de guerre respective. J'ai trouvé que le Royaume-Uni avait pu consacrer à cette fin plus de £45,000,000 au cours de l'année dernière. Les autorités britanniques savaient que les 400,000,000 d'âmes que compte l'empire britannique viendraient à leur secours en cas de nécessité. Elles ne disaient pas alors qu'elles se trouvaient dans un besoin urgent; au contraire, elles affirmaient que leur situation était prospère. L'Allemagne n'a dépensé pour sa marine de guerre que £22,000,000—

soit un peu moins de la moitié du montant dépensé par la Grande-Bretagne. On ne trouve pas encore ici trace d'un besoin urgent de la part de l'empire britannique. A l'appui de ces chiffres qu'on me permette de citer les mots dont s'est servi le très honorable Lloyd George, chancelier de l'Echiquier:

Nous avons au cours de ces cinq ou six années aquitté plus de dettes que ne l'a fait aucune autre administration qui a jamais existé en ce pays.

L'imagination de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce ne peut-elle même trouver dans cela un indice quelconque d'un besoin urgent. Si donc les finances de la Grande-Bretagne sont telles qu'elles ne peuvent nous donner raison de croire à cette nécessité, où pourrons-nous trouver celle-ci? J'avoue que les contribuables anglais, écossais et irlandais se plaignent de ce qu'il leur faut payer beaucoup pour la marine de guerre et j'aurai un mot à dire à cet égard avant de terminer mon discours. Cependant, si les finances de la Grande-Bretagne ne nous font pas voir ce besoin urgent, où se trouve donc ce dernier? Mon très honorable ami le chef du Gouvernement dit que nous constaterons qu'il en est question dans le mémoire préparé par le bureau de l'amirauté. Qu'on me permette d'examiner durant quelques instants ce mémoire, afin que nous puissions bien connaître ce qu'il contient. Il commence par déclarer que l'amirauté fonde de grands espoirs sur l'aide matérielle importante et sur l'aide morale, encore plus précieuse que le Canada peut lui fournir afin de maintenir la suprématie navale de la Grande-Bretagne sur la haute mer. Je demande qu'on retienne ces derniers mots "sur la haute mer". Le mémoire ne dit pas "dans les eaux britanniques".

Procédons avec ordre et prudence et analysons cette première affirmation importante. Le Gouvernement canadien a offert d'aider le gouvernement britannique dans ce qui se rattache à la défense navale de l'empire par l'un ou l'autre de deux systèmes. Le premier, dont l'idée avait été conçue par l'ancienne administration, consistait à créer des unités canadiennes qui coopéreraient en temps utiles avec les forces navales britanniques. L'autre système, dont l'idée revient au Gouvernement que nous avons aujourd'hui, niait la portée utile du projet arrêté par les anciens ministres; il consistait en un projet qui avait pour but une contribution à la marine de guerre britannique de $35,000,000 représentant le coût de trois dreadnoughts que nous ferions construire. Le conseil de l'amirauté déclare en des termes qui ne laissent subsister le moindre doute, qu'il est plus important de lui prêter une aide morale que

de lui accorder une aide matérielle dont le besoin, dans son cas, ne se fait pas sentir aussi fortement. Le bureau de l'amirauté proclame en termes formels dans cet écrit que le programme naval qu'il a arrêté suffit, si on le compare à celui dont l'Allemagne n'aura terminé l'exécution complète qu'en 1920. A ce point de vue on ne retrace jusqu'ici la moindre indication que le gouvernement britannique a besoin que le Canada lui fournisse de l'argent ou qu'il construise des navires de guerre qu'il pourra utiliser. Ce mémoire donne ensuite le nombre des navires de guerre que possède la Grande-Bretagne et celui que l'Allemagne compte. Puis il ajoute:

Il a été nécessaire au cours des dix dernières années de concentrer la flotte principalement dans les eaux britanniques.

En 1902, il y avait 160 navires de guerre britanniques aux stations établies dans les eaux des colonies autonomes d'au-de-là les mers; aujourd'hui on n'en compte plus que 76.

Dans le paragraphe suivant l'amirauté fait deux déclarations importantes. Elle indique le motif qui l'a engagée à opérer cette concentration dans les eaux anglaises—elle voulait obtenir la "suprématie locale". Oui, mais pourquoi désirait-elle maintenir cette "suprématie locale"? Le mémoire en indique explicitement la raison au paragraphe 7 où l'on parle du préambule de la loi navale adoptée par l'Allemagne en 1900 et où l'on conclut que "l'existence de nombreuses marines. . . demande qu'on en tienne compte pour son effet sur la possibilité de combinaisons adverses qui se formeraient soudainement". L'Angleterre a décidé de se mettre en état de concentrer ses forces contre l'Allemagne. Je déplore cette obligation qui nous fait révéler les secrets du bureau de l'amirauté, mais c'est à cette extrémité que le très honorable premier ministre nous a acculés. Lorsque l'Angleterre a décidé de concentrer ses forces navales dans les eaux qui l'environnent et dans celles sur lesquelles elle doit exercer la haute main, qu'a-t-elle fait? Elle a rappelé les navires de guerre stationnés à différents postes dans le but d'obtenir cette "suprématie locale". S'il en est ainsi, qu'est-ce que donc que l'amirauté nous dit? Elle nous renseigne sur la nature d'une suprématie navale générale; à ce propos, je demanderais aux honorables membres de cette Cahmbre d'apporter une attention spéciale à ce qui suit:

La suprématie générale en matière navale est assurée lorsqu'on est en mesure de mettre en déroute et de chasser des mers la flotte ennemie en coalition de flottes ennemies la plus forte possible.

L'Angleterre n'a pas recherché la suprématie générale en matière navale mais plutôt là suprématie locale. Avait-on en vue la protection des colonies autonomes de la

couronne? Pas du tout, puisque, d'après ce mémoire,

c'est la suprématie maritime générale—

non locale.

—de la Grande-Bretagne qui fournit la principale garantie de sécurité pour les intérêts de ces grandes possessions de la couronne.

La Grande-Bretagne peut maintenir sa supériorité locale contre l'Allemagne jusqu'à 1920 au plus bas chiffre. Mais lui est-il possible de conserver sa supériorité navale générale, cette supériorité qui constitue "la principale garantie de sécurité pour les intérêts de ces grandes posessions de la Couronne"? Que dit-elle à ce propos? Voici:

En outre, à l'heure actuelle, et dans un avenir prochain, la Grande-Bretagne est toujours en mesure, au moyen de dispositions spéciales et par la mobilisation d'une partie des réserves, de dépêcher, sans trop courir de risques chez elle, une redoutable flotte de navires de guerre et de croiseurs, pour se joindre à la marine royale australienne et aux escadres anglaises de Chine et du Pacifique pour la défense de la Colombie-Anglaise, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Sir Richard McBride a constaté—si le très honorable premier ministre ne l'a fait lui-même—que l'Angleterre était en état de maintenir sa suprématie locale et qu'elle n'avait pas besoin de navires sans équipage, sans canon aucun. Il savait également—et il a exprimé cette idée à la législature de sa province—que l'Angleterre, bien qu'il lui fût possible de maintenir sa suprématie navale générale grâce à une combinaison de navires de la marine de guerre de l'Australie et des escadres de la Chine et du Pacique, pourrait bien se trouver dans l'impossibilité d'opérer cette jonction; il a pris grand soin de conseiller au très honorable premier ministre du Canada de commencer immédiatement la création d'une marine de guerre qui protégerait notre littoral du Pacifique et celui de l'Atlantique—véritable donnée que l'on trouve énoncée en toutes lettres dans l'amendement soumis par mon très honorable ami le chef de la gauche.

Poursuivons l'étude de ce fameux mémoire qui, de l'avis du très honorable chef du Gouvernement et de celui de ses collègues, constitue le résumé sur lequel ils basent la proposition qu'ils soumettent à la Chambre. Si cette suprématie navale générale est la sauvegarde des intérêts des colonies autonomes d'au delà les mers, cette Chambre se trouve-t-elle dans l'obligation d'aider l'Angleterre à maintenir sa suprématie locale alors même qu'elle nous dit qu'elle n'a pas besoin de cette assistance et qu'elle a pris les mesures voulues pour se trouver jusqu'à 1920, au moins, en état de ne pas craindre l'Allemagne, sa plus grande rivale. La conclusion que lon doit tirer de ce mémoire, c'est qu'il incombe à cette Chambre d'aviser à ce que le Canada fasse ce qu'il peut accomplir en vue du maintien de la suprématie navale générale de la Grande-Bretagne. Nous sommes forcés de conclure que, bien que l'Angleterre, en tenant une partie de sa marine de guerre aux différentes stations navales établies au delà les mers, puisse défendre les colonies autonomes qu'elle compte dans ces parties du monde, l'heure est venue pour elle de rappeler ces unités pour les concentrer dans les eaux qui l'entourent immédiatement. Pourquoi? Parce que la loi navale allemande déclare qu'aucune puissance maritime ne pouvait accomplir acte semblable. Une autre conclusion, c'est que les colonies autonomes, si elles veulent continuer à pourvoir à leur sécurité, devront également travailler à perpétuer la maîtrise générale que la Grande-Bretagne exerce sur tous les océans et sur toutes les mers; voilà, il me semble, la conclusion logique qu'il nous faut tirer de cette déclaration de l'amirauté.

J'ai déjà défini ce qu'il faut entendre par suprématie générale; qu'on me permette, cependant, d'insister sur la portée de ces termes. Cette suprématie consiste dans le pouvoir de défaire en combat et de chasser de la haute mer la flotte ennemie la plus forte qu'il soit possible de trouver, ou les flottes de guerre coalisées et cela, non pas dans les eaux intérieures, mais sur la haute mer, partout où elles se rencontrent. Etait-ce là l'idée qu'entretenait l'amirauté lorsqu'elle a rédigé ce document à la prière du très honorable premier ministre? L'amirauté n'a rien demandé, mais elle a reçu une offre. Elle ne voulait pas d'une aide de nature pécuniaire, mais plutôt d'un appui moral à seule fin de maintenir la suprématie maritime de la Grande-Bretagne, non pas dans les eaux de celle-ci, mais sur l'océan. Les honorables membres de la droite devraient comprendre jusqu'à l'évidence que ce que l'Angleterre recherche, c'est la protection des bases navales qu'elle possède au delà des mers et non pas d'augmenter le nombre des navires de guerre qu'elle possède dans les eaux qui l'entourent. Après l'étude approfondie que j'ai faite de ce mémoire, je ne puis me former de cette question une conception autre que celle que j'exprime en ce moment.

Dans le désir de me convaincre, j'ai cherché ce qu'avait dit l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce et que les Débats auraient rapporté, et qu'ai-je trouvé? Que la Chambre me prête un moment d'attention:

Monsieur l'Orateur, la question s'impose d'elle-même. Six millions et demi d'habitants possédant un héritage superbe et cependant, privés aujourd'hui d'une protection suffisante dans leurs grands ports maritimes contre le premier croiseur de troisième classe qui peut apparaître soudain à leur portée. Cela nous

rend songeurs. Nous pouvons excuser cette incurie; nous pouvons la pallier et dire qu'il est oiseux de nous poser la question en cette manière, voilà qui devrait être de nature à donner à réfléchir, non seulement au Parlement, à nous-mêmes, mais encore à tous les bons citoyens de ce pays.

Et cela nous a donné à penser! Nous trouvons ici la confirmation par l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce du fait que la conclusion que j'ai tirée de ce mémoire est bien conforme à l'opinion que l'amirauté britannique désire que nous intervenions à ce propos.

J'infère de ce mémoire que l'Angleterre a besoin de sa marine de guerre dans ses propres eaux; que nous sommes en sûreté quant à l'avenir immédiat à cause des jonctions qu'on peut opérer en cas de nécessité et que les stations d'au-delà des mers ne sont pas suffisamment protégées.

Mon très honorable ami croit trouver la solution de cette difficulté dans l'emprunt de $35,000,000 que nous contracterions en Angleterre à seule fin de lui prêter des navires nullement outillés en canon, sans équipage et qui lui coûteraient $35,000,000, vaisseaux qui seraient manœuvrés et entretenus en Angleterre aux dépens des contribuables anglais, écossais et irlandais. Qu'on me permette de poser une question aux honorables membres de la droite. La suprématie locale de l'Angleterre est assurée, dites-vous; vous tenez à garantir sa suprématie générale. L'Angleterre dit que c'est là tout ce que vous pouvez faire et tout ce qu'elle vous demande de faire. Vous désirez accomplir votre devoir avec générosité et jugement. Les stations navales que l'Angleterre possède au-delà des mers ont besoin de protection et vous voulez assurer cette dernière. L'amirauté vous a-t-elle dit sérieusement que le meilleur moyen à prendre pour atteindre ce but, c'était d'envoyer dans la Mersey des navires manquant de tout équipage et aucunement outillés? Le très honorable premier ministre n'a-t-il pas songé que s'il voulait obtenir, par exemple, la meilleure protection possible pour les édifices publics d'Ottawa, il n'atteindrait pas ce but en envoyant une escouade de membres de la police fédérale à Toronto, qui devrait les payer, les habiller et les diriger, mais qu'on ferait revenir à Ottawa si nos édifices publics étaient en péril? Ne semble-t-il pas à mon honorable ami le ministre des Finances, qui vient de Toronto, que le meilleur moyen de protéger ces édifices serait de faire stationner les hommes de la police fédérales aux environs de ces édifices? Il estime que le meilleur moyen à prendre pour protéger les colonies autonomes d'au-delà des mers, c'est d'envoyer en Angleterre quelques navires non équipés, non outillés et qu'on ramènerait ici lorsque ces colonies autonomes seraient attaquées. Envisageons la question à un

autre point de vue. On veut se montrer généreux envers l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande. On tient à soulager le contribuable britannique. On dit que celui-ci est surchargé d'impôts. Voilà l'unique raison de cette complaisance; l'urgence est disparue, il ne reste plus que l'impôt que le contribuable anglais, écossais ou irlandais continuera à acquitter. Comment les honorables membres de la droite se proposent-ils de venir en aide à ce pauvre contribuable? Ce dernier, qu'il soit anglais ou écossais ou irlandais dit: Je suis déjà surchargé de lourds impôts destinés au maintien de notre marine de guerre. Mais le premier ministre dit: C'est vrai, je le reconnais.

Le Canada doit assumer sa part de ce fardeau; nous allons construire au moins trois immenses navires de guerre et qui coûteront au plus bas chiffre $35,000,000. Nous vous les enverrons. Vous paierez le coût de leur entretien et vous acquitterez la solde de leurs équipages et nous contribuerons ainsi à l'augmentation de nos taxes. Sans doute, cela peut être du sentiment cela peut être une preuve de loyauté, mais je ne puis voir comment cela profitera au contribuable anglais, écossais ou irlandais. Posons le problème autrement: mon très honorable ami dit: J'ai habité votre maison; vous vous êtes montré très généreux à mon endroit; vous avez acquitté le coût de ma pension et je tiens à faire quelque chose pour vous en retour. Vous dites qu'il existe une hypothèque sur votre maison et qu'il vous est impossible de payer l'intérêt sur le montant de cette hypothèque. Je vais vous venir en aide. Je construirai une aile à votre maison et j'y placerai une seconde hypothèque de telle sorte qu'il vous faudra acquitter, non seulement l'intérêt sur la première hypothèque qui, d'après vous—pour me servir des mots de mon très honorable ami—pèse trop lourdement sur vous, mais, en retour, vous devrez payer l'intérêt sur le montant de la seconde hypothèque—et c'est là ce que le très honorable premier ministre appelle loyauté à l'endroit du contribuable britannique. Il peut en être ainsi, monsieur l'Orateur, mais ce n'est pas la loyauté telle que je la conçois et telle que doit être celle dont nous devons faire preuve à l'endroit de l'Empire britannique, et ce n'est pas de cette loyauté dont je veux me servir à l'égard du contribuable britannique.

L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce dit qu'il y a un besoin urgent; ce n'est pas ce que fait voir l'état des finances de l'Angleterre, loin de là; ce mémoire nous indique également que cette urgence n'existe pas. Que dit donc le peuple anglais? Qu'on me permette de citer "The Nation," un des principaux journaux publiés en Angleterre—ce sera la seule citation que je ferai. Voici:

Il n'y a pas de nécessité navale. Il n'en peut exister une, car, s'il en était autrement,

M. Churchill devrait cesser d'être ministre. Qu'est-ce qu'il y a? Surabondance? Qui ose demander au contribuable canadien de nous aider à construire plus de navires que nous n'en avons besoin, ou au contribuable britannique de pourvoir à leur entretien quand ces navires seront construits; mais la nécessité n'existe peut-être pas ici, quant aux eaux européennes, mais là, dans les eaux du Pacifique auxquelles certainement doit se rapporter le mémoire de M. Churchill. S'il en est ainsi, pourquoi ces navires feront-ils partie de l'escadre centrale britannique, au lieu de servir à la protection du littoral du Pacifique? S'il existe un besoin pressant et urgent pour la mère patrie de se prémunir encore plus contre le péril allemand, il est impossible de détacher un seul navire canadien de l'escadre de la mer du Nord. D'autre part, si et c'est le cas—nos chantiers de construction maritime et nos finances sont en bon état, le projet de sir Wilfrid Laurier de créer une marine de guerre nationale canadienne est de nature à fournir toute l'aide dont les autorités impériales pourront avoir besoin dans l'avenir.— L'aide financier l'emporte—et de beaucoup—sur toutes autres considérations dans le cas qui nous occupe. En acceptant l'offre de M. Borden, telle qu'elle est, les deux pays se trouveraient l'un dans la posture de créancier et l'autre dans celle de débiteur; il nous faudrait prêter au Canada £7,000,000 pour lui permettre de faire face à cette "urgence", car on ne peut raisonablement s'attendre à ce que le Canada acquitte le coût de cette "urgence" en recouvrant à de nouveaux impôts. Il consacrera ce montant à la construction de trois dreadnoughts semi-détachés dont nous devrons fournir les équipages et acquitter le coût d'entretien. Les deux dépenses se balancent, même si celle du service ne l'emportent pas sur le chiffre représenté par l'intérêt sur le prêt que nous aurons consenti. Nous prêtons donc au Canada, suivant le conseil de l'amirauté, l'argent qui nous permet de lui louer des navires dont nous n'avons réellement pas besoin, s'il faut en croire les états fournis par l'amirauté. Le projet Laurier nous aurait soulagés de l'embarras d'une comptabilité disgracieuse. Le Canada aurait possédé ses navires, au lieu de nous les louer à compte courant, sujet à retrait, et il aurait contribué ainsi, d'une façon appréciable et définitive, à défense impériale. Il n'est pas nécessaire de savoir pourquoi, en présence de ces avantages évidents, le gouvernement impérial, après s'être rangé à l'opinion que sir Wilfrid Laurier entretenait dans le cas des responsabilités du Canada à l'endroit de la marine de guerre, a fini par accepter le plan Borden moins logique, certes, et moins réalisable.

Je termine cette partie de mes observations en l'appuyant sur l'opinion de grands journaux anglais qui en ont reconnu le bien-fondé. J'affirme que le projet soumis par le Gouvernement est contraire à la Constitution. Il est contraire à la Constitution, non à cause de la forme que lui a donnée le très honorable premier ministre pour le soumettre à la Chambre, mais parce que, nous, les représentants du peuple, n'avons pas reçu de ce dernier le mandat qui nous permette de modifier les relations qui existent aujourd'hui entre le Canada et l'Empire britannique. Il est contraire à la Constitution parce que ce Parlement n'a pas le droit d'envoyer $35,000,-000 à l'empire britannique, même sous forme de navires de guerre, avant que le peuple n'ait eu l'occasion de se prononcer et de donner à ses représentants le pouvoir d'agir en cette façon. J'estime que ce projet de loi est illogique. L'honorable premier ministre dit qu'en retour de ces $35,-000,000, nous obtiendrons d'être représentés au Comité de la Défense impériale. Cette question reviendra plus tard sur le tapis; mais qu'on me permette de dire que le très honorable premier ministre doit certainement savoir que le Comité de la Défense impériale, où il se cherche un siège, possède à peu près la moitié des pouvoirs que peut exercer un comité de la Chambre des communes britanniques. S'il veut une représentation qui vaille quelque chose, il ferait mieux de travailler à obtenir de siéger dans un comité quelconque de la Chambre des communes britanniques, plutôt que de chercher à se faire nommer membre du Comité de la Défense impériale.

Le très honorable premier ministre était à Londres au mois de juillet 1912. Je suis certain qu'il se trouvait à la Chambre des communes lorsque le très honorable M. Asquith a prononcé son discours sur les fonctions du Comité de la Défense impériale. Au cas où il aurait oublié les paroles de M. Asquith, je me permettrai de les rappeler à son attention, à celle des honorables membres de cette Chambre et à celle de tout le pays. Nous avons besoin de connaître un peu ce en quoi consiste ce Comité de Défense impériale. Voici ce que M. Asquith a dit:

> Les fonctions de ce comité n'ont, d'un côté, aucun rapport avec la politique; c'est au cabinet d'arrêter cette dernière; d'un autre côté, ce comité n'a aucun pouvoir ministériel, parce que, en ce qui concerne l'armée et la marine de guerre, la responsabilité incombe, dans un cas, au secrétaire d'Etat, et dans l'autre, au premier lord de l'amirauté.

Il n'y a donc pas urgence, et il a vu lui-même qu'il n'y a pas urgence, car sans cela il n'aurait pas laissé écouler autant de temps avant de procéder à ce débat. S'il est convaincu qu'il n'y a pas urgence—et je sais, par le mémoire du conseil de l'amirauté, qu'il en est convaincu—car mon honorable ami est très bon avocat—il consent très volontiers à donner $35,000,000 pour avoir la représentation au comité de la Défense impériale, qui n'a absolument aucun pouvoir sur la politique étrangère et aucun pouvoir exécutif. Mon très honorable ami n'avait pas besoin de donner $35,-000,000 pour avoir un siège dans le comité la Défense impériale. Telle n'était pas l'idée qu'il avait dans l'esprit en ce qui concerne la représentation. Pourquoi a-t-il changé d'idée? Il voulait avoir la représentation dans un conseil qui aurait quelque

pouvoir affectant la politique extérieure. Qu'il me soit permis de citer ses propres paroles. Parlant en cette Chambre, il a dit:

Si le Canada et tout autre dominion de l'empire doivent prendre part comme nations de cet empire à la défense de l'empire dans son ensemble, sera-t-il dit qu'en contribuant à cette défense de tout l'empire, nous n'aurons, en notre qualité de citoyens de ce pays, absolument aucune voix quelconque dans les conseils de l'empire, touchant les questions de paix ou de guerre dans toute l'étendue de l'empire? Je ne crois pas que ce soit là une situation tolérable. Je ne crois pas que le peuple du Canada voudrait, pour un seul instant, se soumettre à une semblable condition.

Maintenant que le premier ministre de l'Angleterre dit que nous pouvons avoir un siège dans le comité de la Défense impériale, qui n'a aucun pouvoir sur la politique étrangère, mon très honorable ami abandonne les idées glorieuses qu'il a exprimées en cette Chambre et s'empresse de dire: "Si c'est là tout ce que je puis obtenir, je consens volontiers à l'accepter". L'honorable ministre ne sait-il pas que l'Angleterre ne partagera jamais le pouvoir qu'elle a maintenant sur les affaires de politique extérieure?

Mais, c'est là où réside la grandeur et la puissance de l'Angleterre! Permettez-moi de citer encore, pour la satisfaction de mon très honorable ami, les paroles de M. Asquith à la conférence impériale, lorsque sir Joseph Ward avait absolument les mêmes idées que mon très honorable ami. A quoi se réduisait la proposition de sir Joseph Ward? C'était la même proposition que celle de mon très honorable ami. Je pourrais en décrire l'effet sans entrer dans les détails. Voici ce qu'a dit alors M. Asquith:

Cela diminuerait, si cela ne détruisait pas complètement l'autorité du gouvernement du Royaume-Uni dans des affaires aussi importantes que la direction de la politique étrangère, la conclusion de traités de paix, la déclaration et le maintien de la paix, ou la déclaration de la guerre; et, de fait, toutes ces relations avec les pouvoirs étrangers, nécessairement de la nature la plus délicate, sont maintenant entre les mains du gouvernement impérial, sujet à sa responsabilité envers le parlement impérial.

Cette autorité ne pouvait pas être partagée, et ni mon très honorable ami le premier ministre, ni son gouvernement, ne réussiront à faire consentir l'Angleterre à partager son pouvoir en ce qui concerne la politique extérieure du Royaume-Uni de l'Angleterre et de l'Irlande.

Le dernier et le seul argument que mon très honorable ami a à offrir au peuple du pays à l'appui de ses propositions est qu'il pourrait avoir la représentation dans un comité qui n'a absolument aucun pouvoir hors celui de donner des conseils au premier lord de l'amirauté; lesquels conseils pourront être aceptés ou rejetés, mis dans le panier aux déchets ou dans les casiers.

M. E. B. DEVLIN.

En conséquence, vu la conclusion illogique à laquelle le Gouvernement en est arrivé dans son étude du mémoire, et vu l'inconstitutionnalité de la demande du Gouvernement qui veut qu'on lui confère des pouvoirs qui ne sont pas compris dans le mandat général confié aux membres de cette Chambre, je m'oppose à la mesure du Gouvernement et j'insiste sur le fait qu'il est du devoir du Gouvernement d'en appeler au peuple pour faire approuver la mesure qu'il se propose de prendre. Si le très honorable premier ministre est convaincu qu'il a l'appui du pays en ce qui concerne sa proposition, pourquoi ne demande-t-il pas au peuple du Canada de confirmer l'attitude de son gouvernement? Lorsque la réciprocité a été soumise à la Chambre, l'opposition d'alors a demandé au Gouvernement d'en appeler au peuple afin de découvrir si le peuple approuvait cette proposition de sa part. Le gouvernement d'alors a accepté l'invitation de l'opposition d'alors et en a appelé au peuple pour obtenir son appui. Nous faisons maintenant la même invitation à mon très honorable ami le chef du Gouvernement. Nous lui demandons d'en appeler au peuple, et nous, membres de la gauche, irons devant le peuple, convaincus qu'il appuiera l'amendement de mon très honorable ami le chef de l'opposition. Je suis très heureux d'appuyer cet amendement car je crois à la nécessité de la défense de soi-même. Je crois que le temps est venu pour le Canada de faire sa part dans la défense impériale en construisant, en équipant et en maintenant sa propre marine pour la protection du peuple de ce pays, afin que, en cas de besoin, il puisse aider au maintien de la solidité du grand empire dont il forme partie et de la couronne qui est l'emblême de la liberté de toutes les races et de toutes les croyances en ce pays. Tant que j'aurai un siège en cette Chambre, je ferai tout ce que je croirai possible, de concert avec l'un ou l'autre parti, pour maintenir la dignité de ce pays, comme faisant partie du plus grand empire du monde—pas d'un empire dans le besoin, comme le premier ministre voudrait le faire croire, mais d'un empire grand, fort, croissant et prospère. Je crois que de ce côté de la Chambre nous sommes tous d'accord pour continuer à maintenir l'attitude que nous avons prise en 1909, pour insister sur la construction d'une marine canadienne destinée à défendre la population et le territoire de ce pays, comme pays formant partie de l'empire britannique, et en cas de besoin, si jamais l'empire britannique était dans le besoin, à coopérer avec les autres parties de l'empire.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Si cela n'était pas superflu, je voudrais féliciter l'honorable député (M. Devlin) qui vient de prendre son siège, sur son éloquence et son patriotisme. Ceci dit, je demande l'indulgence de cette Chambre, pendant un temps très court, durant lequel je vais dis-

cuter cette question, peut-être à un point de vue nouveau et parler d'une ou deux questions qui ont quelque peu échappé à l'attention de ceux qui ont jusqu'ici discuté le sujet qui nous occupe. Je remarque qu'un grand nombre de gens en Canada, et particulièrement ceux qui habitent l'Ouest, et cette partie des gens de l'Ouest qui sont organisés sous le nom d'association des producteurs de grains, ont récemment fait des déclarations en faveur d'un referendum au peuple, au sujet de cette question. Bien que je sois partisan du referendum, je ne suis pas partisan d'un referendum sur une question de cette nature. Pour moi, la sécurité de la nation est la loi suprême et le Parlement, et surtout le Gouvernement du jour, doivent être les gardiens de la sécurité de la nation. Je ne puis comprendre comment il pourrait être possible de confier cette question d'une importance suprême, savoir: la question de la sécurité de la nation au vote du peuple. En cette Chambre, nous prions tous les jours la Providence d'aider le roi à vaincre tous ses ennemis et à l'emporter sur eux, et si nous conformons notre conduite à cette prière, notre premier devoir envers notre pays est de prendre la responsabilité de sa défense. Le membre du conseil privé, dans son serment d'office, jure avant tout de maintenir la suprématie du roi et la sécurité des sujets du roi. Cela étant, et la pratique universelle, partout où prévalent les institutions britanniques, étant à cet effet, ce serait une innovation si une question de cette importance suprême devait être soumise à l'opinion du peuple. La responsabilité retombe sur le Parlement et sur le parti au pouvoir de maintenir la défense du pays dans chaque partie du pays. Nous serions des poltrons en cette Chambre, si nous n'avions pas le courage de représenter la nation lorsqu'il s'agit d'une question aussi importante que celle-ci. Nous ne pouvons échapper à notre responsabilité et le peuple ne peut assumer cette responsabilité tout en se conformant aux institutions parlementaires telles qu'elles existent aujourd'hui.

Si nous devons avoir recours à un referendum, en ce pays, il sera d'abord nécessaire que ce referendum soit inauguré par une définition parlementaire et constitutionnelle expliquant ce que le referendum doit être, de quelle manière le vote doit être donné par le peuple sur la question qui lui sera soumise et comment cette question devra être réglée au moyen de la législation. Nous n'avons, dans le moment aucune disposition législative à cet effet. L'une des choses que nous pourrions discuter, que nous devrions discuter, si nous avons foi en ce principe, est la question de définir la portée du referendum et à quelles questions il devrait s'appliquer.

Il y a un grand nombre de questions qui pourraient être soumises au peuple, et elles formeraient les bases de la législation progressive dont le pays a besoin. La question des colis postaux, que nous avons discutée en cette Chambre l'autre jour, est une bonne question à soumettre au peuple. Il y a des sujets sociaux, tels que la plaie de l'ivrognerie. Nous avons déjà soumis cette question à tout le Canada. Cependant, nous n'avons tenu aucun compte de la déclaration alors faite par le peuple. Bon nombre d'autres questions pourraient être soumises à l'opinion du peuple—la nationalisation du téléphone et bon nombre de questions de ce genre. Il y a des questions sociales qui devraient être soumises au peuple sans être encombrées d'autres questions. Ce serait une bonne chose pour nous d'avoir un referendum sur toutes ces questions si nous devions régler notre conduite d'après ces résultats.

Mais il faut d'abord régler cela au moyen d'une définition constitutionnelle et lorsque cette définition aura été établie, il nous faudra déclarer à quelles questions le referendum devra s'appliquer. Il ne s'applique certainement pas à la défense du pays. La responsabilité en retombe spécialement sur le Gouvernement; elle retombe sur le Parlement, et nous ne pouvons y échapper en aucune manière. Il nous faut l'assumer et je suis heureux de voir que le Parlement du Canada en est enfin arrivé à étudier cette question d'ordre suprême. Il était de notre devoir de l'étudier. Nous étions indignes de nous appeler Canadiens et membres de l'empire britannique tant que nous assistions ici, tranquillement assis, au spectacle de cette pauvre mère patrie s'efforçant de supporter le poids des impôts nécessaire à la défense de l'empire, et spécialement à la défense du Canada. Aujourd'hui, pour la première fois, je puis tenir la tête haute comme Canadien, et comme membre de l'empire, parler hautement, comme je me propose de parler durant quelques instants, relativement aux grandes questions qui agitent aujourd'hui l'Europe et qui nous intéressent plus ou moins en ce qui concerne la défense de l'empire.

Ceci dit, je me propose maintenant d'établir cette politique particulière qui nous est soumise. La première chose que je désire affirmer, c'est que, pour moi, ce programme n'a rien de provisoire. C'est un programme absolument permanent que nous adoptons en notre qualité de Canadiens. La résolution basée sur une subvention en argent qui a été soumise à la Chambre est le prélude d'un grand programme permanent de la part du Canada, celui-ci participant à la défense navale ou à toute autre défense dans tout l'empire, y compris le Canada.

M. MACDONALD: Quel est ce programme permanent?

M. MACLEAN: Ce n'est peut-être pas un programme très large, mais il se développera. C'est le prélude d'un programme permanent.

M. MACDONALD: Quelle sorte de programme permanent?

M. MACLEAN: Un programme permanent en ce sens que le peuple canadien, par l'entremise de son parlement, admet pour la première fois sa responsabilité envers l'empire, pour la défense de l'empire et pour sa contribution à cette fin. Une fois ce programme adopté. . .

M. MACDONALD: Ce n'est pas là un programme.

M. MACLEAN: Que l'honorable député veuille bien m'écouter un instant. C'est le prélude d'un programme permanent. C'est un vote d'argent et c'est une profession de foi. C'est la première fois que nous soyons allés aussi loin—non, pas la première fois, car nous avons eu le programme du gouvernement précédent. Mais nous avons aujourd'hui un vote d'argent pour la défense de l'empire. Nous avons une profession de foi, et c'est le prélude d'un grand programme permanent. Nous ne pouvons revenir sur les engagements que nous prenons aujourd'hui, ni reconsidérer notre décision, ni la soumettre au peuple. A jamais, il faudra qu'il y ait désormais en ce pays un programme naval basé plus ou moins sur ce que nous faisons aujourd'hui. Nous l'inaugurons maintenant et il nous faudra le perpétuer.

M. MACDONALD: Perpétuer une contribution.

M. MACLEAN: Non, que l'honorable député parle pour lui-même, et je parlerai pour moi-même. C'est le début d'un programme permanent, qui sera perpétué, à partir d'aujourd'hui, et c'est parce que c'est le commencement d'un programme permanent que, comme Canadien, je me réjouis de le voir commencer, et j'espère le voir se perpétuer, développer et fortifier à l'avenir. Je vais vous citer un ou deux exemples pour démontrer que c'est un programme permanent. Toutes les conversations qui ont eu lieu entre le premier ministre du Canada et ses collègues d'une part et le premier ministre d'Angleterre et ses collègues d'autre part confirment mon assertion. Ces conversations et les documents qui ont été produits et la convention à l'effet que le Canada aura un siège dans le comité de la Défense, et la promesse que la construction de navires destinés à la marine britannique sera bientôt entreprise au Canada, tout cela démontre que ceci est le début d'un programme permanent. Le crédit que nous votons, cette profession de foi que nous faisons maintenant en cette Chambre et, par-dessus tout, la résolution d'une si haute portée proposée par le très honorable chef de l'opposition l'ont converti en un programme permanent. Nous y sommes maintenant et à jamais engagés, et je remercie Dieu de ce que nous y sommes à jamais engagés et de ce que nous allons avoir un programme continu et permanent pour appuyer la défense de l'empire. J'entends dire que ceci est une mesure provisoire et qu'elle est basée sur l'urgence. Elle n'a guère de valeur, à mon sens, à ce point de vue, mais elle a une immense valeur à mes yeux lorsque je la considère comme faisant partie d'un programme permanent, et nous permettant, en conséquence, d'avoir une voix dans le règlement de questions qui nous intéressent au plus haut degré.

M. MACDONALD: L'honorable député croit-il que l'Australie est très maltraitée dans l'empire, parce que, tout en faisant sa part en ce qui concerne la défense navale, elle n'a ni demandé ni reçu une position lui donnant une voix en ce qui concerne les guerres de l'empire?

M. MACLEAN: Je traiterai cette question plus tard. Je veux présenter mon argument, maintenant, et cet argument est celui-ci: Je considère ce programme comme étant permanent, et comme il constitue, à peu près notre première profession de foi, je voudrais que ce fût un programme unanime. Il y a cent-trente ans, on a publié en Angleterre, un petit livre écrit par un "squire" anglais qui n'a pas jugé nécessaire de signer son œuvre lors de la première édition. Ce livre a été écrit sur le grand sport antique de la chasse au renard telle qu'on la pratique en Angleterre et dans l'un de ses chapitres, ce campagnard, le bon vieux Peter Beckford, discute l'excellence du sport et il se complaît spécialement sur une bonne meute de chiens pour renards, s'élançant en rase campagne et il dit :

"J'aime à les voir courir de front comme les coursiers du soleil".

De même, monsieur l'Orateur, j'aimerais à voir tous les partis en cette Chambre courir de front pour la défense de l'empire britannique. Il y a plus; je voudrais voir tous les dominions du dehors, et nous les verrons: le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique-Sud, courant tous de front, comme les coursiers du soleil pour la défense de l'empire. Monsieur l'Orateur, il nous faut, de quelque manière arriver à cette unité: il nous faut tous courir de front.

M. LEMIEUX: Est-ce qu'ils ne couraient pas tous de front en 1909?

M. MACLEAN: J'espère que l'honorable député (M. Lemieux) s'efforcera d'aider à ce mouvement, et j'espère que cette course de front ne sera pas limitée au Canada mais comprendra toutes les possessions d'outre-

mer de la mère patrie. Nous entreprenons ceci, pas autant, pour le moment, dans le but de construire des dreadnoughts, ou de faire ceci ou cela, que pour faire une profession de foi, et pour faire cette profession de foi en face de l'univers, à l'effet que le Canada, la Nouvelle-Zélande, l'Australie et l'Afrique-sud, marchent tous de front comme les coursiers du soleil, pour la défense de la mère patrie. J'aimerais à voir tous les partis en cette Chambre et tout le peuple du Canada manifester leur foi par quelque déclaration unanime, non seulement à l'effet que nous contribuerons de notre argent, comme il est proposé en votant ce crédit, mais que plus tard nous fournirons des navires, des hommes, par le développement de la marine canadienne et par un programme dont la base est la création d'une force navale par le Canada sur le continent américain.

M. TURRIFF: Nous avons fait cette déclaration il y a quatre ans.

M. MACLEAN: Je sais que cette déclaration a été faite, et je ne veux pas y contredire. J'aimerais à la voir mise à exécution et à la lettre.

M. LEMIEUX: Quelques-uns de vos amis tiennent trop de la nature du renard.

M. SCHAFFNER: Nous vous avons proprement arrangés.

M. MACLEAN: Maintenant, je veux dire pourquoi je crois que nous devrions proclamer notre foi quant à notre responsabilité pour la défense de la mère patrie et quel sera le résultat de cette attitude de notre part. Tout l'univers a aujourd'hui les yeux sur le sud-est de l'Europe et sur la guerre entre la Turquie et les Etats balkaniques. J'ai souvent souhaité que nous puissions, en cette Chambre des communes, exprimer une opinion quelconque sur ce qui se passe en Europe. Dans la chambre des communes anglaise, les députés ont le droit de parler plus ou moins sur ces questions, mais on nous a empêché de discuter quelques-unes des questions qui sont à l'ordre du jour en Europe, et qui, à mon avis, sont pour nous d'une importance vitale. Une grande lutte pour la liberté se livre actuellement dans le sud-est de l'Europe. C'est un mouvement puissant de la part des peuples intéressés, des races indigènes, des races chrétiennes, pour recouvrer leur liberté, la liberté du pays et la liberté de conscience, contre une invasion, je ne dirai pas de païens, mais de gens qui diffèrent d'eux complètement en matière de religion. Ces peuples qui luttent ont toujours eu les sympathies de la démocratie américaine, mais nous n'avons jamais pu leur envoyer un message de sympathie. Même la démocratie des Etats-Unis, dans presque chaque cas, a été empêchée de leur envoyer un message de sympathie. Mais aujourd'hui, ce vote de notre part, qui nous rend en quelques sorte responsables de la paix de l'Europe, nous permet d'envoyer à ces gens un message de sympathie. Il y a plus, nous pouvons envoyer aux puissances de l'Europe, un avis à l'effet qu'il leur faut débrouiller et tirer au clair la situation, et accorder à ces peuples la liberté à laquelle ils ont droit. Je suis certain d'exprimer en cela l'opinion du peuple du Canada, et s'il m'est permis de parler au nom de la démocratie du Canada et des Etats-Unis, j'ai le droit de demander l'établissement en Orient d'un état de choses plus satisfaisant.

La Grande-Bretagne commande aujourd'hui la situation en Orient. Et nous avons le droit de dire à la Grande-Bretagne: Maintenant que nous avons adopté pour programme de vous aider pour votre défense, et spécialement pour la défense résultant de ces questions brûlantes, il est de votre devoir de débrouiller la situation et de voir à ce que ces peuples qui luttent pour la liberté obtiennent cette liberté sans le moindre délai. Qui aurait dit, même il y a deux mois, que ce mouvement de la part des habitants des contrées balkaniques avait quelque chance de réussir? Mais, ces habitants ont marché de l'avant; ils ont combattu pour leur liberté, et un peu plus de sympathie, un peu plus d'action progressive de la part de la Grande-Bretagne, une déclaration, de notre part à l'effet que nous voulons voir ces peuple émancipés, contribueront puissamment à établir la liberté dans cette partie du monde. Et pour la première fois, à cause de ce crédit, j'ai le droit de dire cela en cette Chambre. On me dira: En quoi cela est-il une question vitale pour le Canada? Durant chaque mois de l'année des centaines de ces gens viennent en Canada et deviennent citoyens canadiens—Grecs, Roumains, Albanais et autres. L'affluence de ces gens augmente constamment, et le plus tôt ils viendront à nous emportant dans leur esprit le germe de la liberté et la connaissance de leurs droits de citoyens, meilleurs citoyens canadiens ils deviendront. En ma qualité de Canadien, je répète aux puissances européennes: Débrouillez cette situation; la démocratie du Canada et la démocratie des Etats-Unis le demandent. Et la démocratie du Canada dit à la mère patrie: Débrouillez cette situation. Que les abus qui ont déshonoré la civilisation depuis quatre cents ans cessent et cessent pour toujours.

M. OLIVER: L'honorable député ne sait-il pas que l'Europe civilisée protège aujourd'hui la Turquie?

M. MACLEAN: Si l'honorable député le sait, il devrait se prononcer hardiment contre cela, comme je le fais moi-même. Mais

ce crédit me fournit l'occasion de me lever en cette Chambre et de parler contre cette anomalie. Des choses semblables se passent en Russie et elles ont provoqué l'intervention de la part du peuple américain. Le peuple des Etats-Unis a trouvé moyen de protester contre l'attitude injuste de la Russie envers des Juifs, citoyens des Etats-Unis, qui sont retournés en Russie. La démocratie américaine est devenue un facteur important pour l'amélioration du sort des populations européennes et le maintien de la paix.

J'arrive maintenant à un autre sujet que la nature de la proposition que nous étudions en ce moment me permet de traiter dans cette Chambre. Il s'agit de l'expansion de l'empire allemand—question qui nous touche de très près. C'est le grand problème européen du jour et il intéresse le Canada au plus haut point. Il nous intéressera d'autant plus que nous serons plus engagés dans la défense de l'empire et, partant, dans les questions internationales européennes.

Avons-nous notre mot a dire dans cette question de l'expansion de l'empire allemand. Le peuple allemand a fait d'énormes progrès; la population déborde des frontières. Je considère que les Allemands ont le droit de prendre leur place au soleil. Ils se sont mis à la recherche de cette place, par terre et par mer, et s'ils trouvent un endroit propice, ils ont le droit de s'y installer, pourvu qu'il ne soit pas déjà occupé par des Canadiens ou des Australiens.

Si l'Allemagne a droit à l'expansion, les moyens qu'elle emploiera pour y arriver nous intéressent-ils en quelque manière? Ici encore c'est au point de vue des démocraties canadienne et américaine, que je parle. Il y a un fort élément démocratique en Allemagne et je m'appuie sur l'autorité d'un écrivain américain pour dire qu'il y a encore beaucoup d'autres démocraties en Europe. Or, les aspirations des démocraties européennes tendent à faire disparaître cette chose effroyable qu'est le militarisme. C'est à cela qu'aspirent les démocraties d'Europe et elles devraient recevoir le concours des démocraties d'Amérique, dans leurs efforts pour atteindre ce but.

L'adoption par le Parlement canadien de la proposition qui nous est soumise, peut-elle contribuer en quelque manière à ce résultat? Au moment de voter cette contribution, ne pouvons-nous pas dire à l'Angleterre que nous croyons qu'il est possible de trouver un moyen qui permette l'expansion allemande, sans nuire à la suprématie britannique sur les mers. Nous pouvons aussi faire savoir a l'Allemagne, et plus particulièrement à la démocratie allemande que nous reconnaissons le droit de l'Allemagne à l'expansion, que cette expansion devrait prendre la forme d'une grande démocratie allemande dans un pays quel conque au delà des mers. En agissant ainsi, nous contribuerons considérablement à faire disparaître le péril allemand et je considère que la question est assez importante pour qu'on y réfléchisse.

Sir WILFRID LAURIER: Quel moyen proposeriez-vous?

M. MACLEAN: Nous avons depuis une centaine d'années, de ce côté-ci de l'Atlantique, ce qu'on a appelé la doctrine de Munroe, par laquelle aucune puissance européenne autre que celles qui ont déjà des possessions en l'Amérique, ne peut acquérir de territoire sur ce continent. Mais si l'Allemagne trouvait à assurer son expansion en établissant une grande colonie dans une partie quelconque de l'Amérique du Sud, cela devrait lui être permis.

Sir WILFRID LAURIER: L'Amérique du Sud pourrait s'y opposer.

M. MACLEAN: Ce serait à l'Amérique du Sud à y voir. Mon honorable ami ne prétendra pas qu'il n'y a pas de place dans l'Amérique du Sud pour l'établissement d'une grande démocratie allemande et la création d'une soupape de sûreté pour le commerce européen—car l'établissement d'un trafic océanique entre l'Allemagne d'Europe et l'Allemagne de l'Amérique du Sud, constituerait une véritable soupape de sûreté. Il n'y a aucune raison pour que les Etats-Unis, au nom de la doctrine de Munroe, s'opposent à l'établissement d'une grande démocratie allemande dans l'Amérique du sud et si la chose se faisait, la crainte d'une invasion de l'Angleterre par les Allemands serait considérablement diminuée. Les Allemands dirigeraient leur activité d'un autre côté; leurs efforts ne seraient plus concentrés sur la suprématie navale et militaire, mais sur le développement de leurs possessions territoriales. Il y a place pour des millions dans l'Amérique du Sud; les terres à blé de cette partie du continent sont aussi bonnes, et peut-être meilleures, que celles du Canada et l'élevage s'y fait sur une grande échelle. Cette rivalité commerciale détournerait l'attention des questions militaires et navales.

Existe-t-il d'autres moyens d'assurer l'expansion allemande? Que dirait-on de permettre à l'Allemagne d'envahir les terres à blé du sud de l'Europe—de la Perse, par exemple? Un certain parti en Angleterre, et aussi dans d'autres pays, s'opposerait peut-être à cette solution. . .

M. LEMIEUX: La Russie par exemple.

M. MACLEAN: Oui, peut-être la Russie.

Sir WILFRID LAURIER: Et peut-être aussi la Perse.

M. MACLEAN: La Perse pourrait avoir des objections. Mais si ce péril allemand est une menace et la proposition que nous

discutons en ce moment est la preuve que c'est une menace, nous avons le droit de l'étudier dans tous ses détails et de proposer les solutions qui nous paraissent les meilleures.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne croit-il pas que les Canadiens se montreraient meilleurs patriotes en consacrant leurs efforts à la solution du problème du blé dans l'Ouest canadien, au lieu de s'occuper de la Perse?

M. MACLEAN: L'honorable député veut rire, mais je veux être sérieux. Lorsque l'honorable député était le ministre des Postes, il avait tellement pris l'habitude de traiter les questions à la légère qu'aujourd'hui il ne peut être sérieux même lorsque l'on discute les mêmes questions, celle des colis postaux pour une.

M. OLIVER: L'honorable député croit-il que la situation présente dans l'Ouest au sujet du blé en est une qui prête à rire?

M. MACLEAN: Non, et si l'honorable député m'avait aidé lorsque j'ai soulevé la question du blé dans cette Chambre, spécialement celle de l'augmentation énorme dans les transports océaniques, peut-être serions-nous plus près de leur solution que nous le sommes aujourd'hui.

M. OLIVER: De même si l'honorable député nous avait appuyés.

M. MACLEAN: Evidemment nous n'avons pas les mêmes idées. Cependant, au sujet de la question qui nous occupe présentement, je dois dire que j'ai foi dans une marine canadienne parce qu'elle est essentielle au pays. Je crois aussi que nous sommes en état de construire des navires et trouver tous les équipages qu'il faudra, et que le Canada est destiné à devenir un des pays les plus importants du monde dans la construction des navires. Nous avons le fer, l'acier et le charbon; nous avons les ouvriers, les emplacements pour les chantiers et toutes les autres facilités nécessaires. En effet le premier ministre d'Angleterre a déclaré qu'il était prêt, lorsque le temps serait arrivé, à nous donner l'entreprise de la construction de quelques navires. On a dit que cela prendrait du temps avant que l'on ait rempli les conditions nécessaires au succès de l'industrie de la construction des navires au Canada, mais je crois que ces progrès seraient rapides dès que nous aurions fait un bon commencement. Il est possible de s'entendre avec des propriétaires de chantiers maritimes pour transporter tout un grand chantier maritime d'Irlande, d'Ecosse ou d'Angleterre à l'un de nos ports canadiens. Nous pouvons améliorer le collège naval créé par le gouvernement précédent, et préparer des officiers et des matelots pour la marine. Nous avons les électriciens, et nous pouvons offrir de l'emploi au Canada aux réservistes de la marine impériale, dont plusieurs font difficilement leur vie en Angleterre. Ce sont des citoyens modèles, et ils nous seraient de grande utilité. L'industrie de la construction des navires pourrait être établie non seulement sur les côtes de l'Atlantique, mais sur celles du Pacifique, et l'on devrait se mettre activement à l'œuvre pour encourager la constructiton maritime en général, d'abord pour aider à la défense du pays, et deuxièmement pour aider à nos chemins de fer à transporter jusqu'en Europe nos produits agricoles. Pour moi la marine canadienne n'est pas une utopie. J'y ai toujours été favorable, et j'ai voté en faveur de la politique navale de l'ancien gouvernement. Je n'ai pas changé d'opinion depuis, et j'espère que la politique que nous discutons présentement aura pour développement une marine canadienne. J'irai même jusqu'à dire que je suis en faveur de la conscription pour notre marine, car si nous voulons défendre le Canada nous devons être en état de mettre nos propres équipages sur nos navires. On me répond qu'il nous faudra engager ces équipages à l'étranger. Je prendrai la responsabilité de former la jeunesse canadienne de telle façon qu'elle sera heureuse de s'enrôler dans la marine canadienne pour la défense du pays, et nous ne rencontrerons aucune difficulté à ce sujet, mais il nous faut agir immédiatement. Cela devra coûter un peu d'argent; il faudra établir des écoles navales, et peut-être même serons-nous obligés d'établir une espèce de conscription. Mais il n'y a aucune difficulté à construire des navires dans notre pays ni à trouver les équipages nécessaires si nous savons en prendre les moyens et employons sagement notre argent, mais il faut que notre politique navale tende réellement vers ce but. Par-dessus tout il faut que nous soyons convaincus que le pouvoir maritime est absolument nécessaire pour le Canada et pour maintenir la suprématie de l'empire anglais.

Je désire que l'empire anglais conserve la suprématie qu'il possède aujourd'hui, car il représente dans le monde l'idée de progrès d'avancement de l'humanité; parce qu'il veut le bon gouvernement des peuples et tout ce qui élève et aide en quelque façon à faire avancer l'humanité, et aussi parce que nous avons des institutions politiques qui sont plus ou moins en danger, et qu'il sera de notre devoir de défendre si elles sont attaquées. Quelle est notre position aujourd'hui? Nous ne sommes plus comme autrefois une simple colonie de l'Angleterre sur la côte de l'Atlantique; nous sommes établis sur ce grand continent de l'Amérique du Nord, qui est habité aujourd'hui par plus de 100,000,000 de personnes parlant la langue anglaise. Ce continent est devenu très puissant, et nous, Canadiens, au lieu d'occuper une étroite lisière de terre sur la côte de l'Atlantique, comme

autrefois, sommes aujourd'hui répandus sur toute son étendue jusqu'à la côte du Pacique; avons pied sur deux océans. Nous avons des intérêts sur l'Atlantique, mais ces intérêts ne sont rien comparés à ceux que nous avons sur la côte du Pacifique où un grand avenir nous attend. Notre pays est baigné par deux océans que nous avons reliés par de grandes routes transcontinentales. L'Europe est un pygmée comparée à l'Orient et à l'Australie dans l'océan Pacifique. Nous avons donc un rôle à jouer à cause de notre position entre ces grands continents, un à l'orient et l'autre à l'occident, et si nous voulons jouer ce rôle il est absolument nécessaire que nous devenions une puissance maritime, parce que notre pays est baigné par les mers et que les questions internationales seront décidées sur la mer. Il est possible qu'il y ait péril, non pas péril allemand, mais le péril jaune, et le jour arrivera peut-être où la race blanche aura à combattre pour conserver sa suprématie sur la côte du Pacifique nord-américain.

Il nous faudra faire face avant longtemps à toutes ces questions. La Colombie-Anglaise est unanime aujourd'hui à demander la création d'une marine, et les plus grands problèmes que nous aurons à résoudre avant longtemps seront dans l'océan Pacifique; c'est pourquoi la Colombie-Anglaise veut que le Canada devienne une puissance maritime; elle demande que l'on construise des navires sur ses côtes et elle désire voir la création d'une grande marine canadienne. Il est surprenant, ou plutôt il n'y a rien de surprenant lorsque l'on songe aux destinées du Canada, de voir quels progrès l'idée d'une marine canadienne a faits sur les côtes de ces deux grands océans. Voyons quels intérêts considérables les ports de Montréal, Halifax, et Saint-Jean ont dans le commerce transatlantique. Voyons le nombre de navires canadiens que nous avons aujourd'hui, et l'ambition de plus en plus grande des propriétaires de navires d'en augmenter le nombre. Voyons ce qui se passe sur la côte du Pacifique, et comme les lignes de navigation s'y développent; voyons ce que le canal de Panama a fait en quelques mois. Le monde semble être tourné sans dessus dessous; le centre en sera le continent nord-américain avant la fin de ce siècle, et la nation qui aura la puissance maritime et pourra construire des navires à vapeur et à voiles et les fournir d'équipages sera, si elle continue son alliance avec l'Angleterre et aide à maintenir la grande puissance maritime britannique et les traditions de l'empire, sera, dis-je, la nation du vingtième siècle.

Je ne puis approuver la doctrine que le Canada n'a que faire de puissance maritime, qu'il n'a pas besoin de marine et qu'il ne doit pas construire de navires. Je n'admets donc pas un seul instant que la résolution soumise à cette Chambre soit contraire à la politique que je prêche, parce qu'elle peut contenir, et j'espère qu'elle contient, le germe d'un développement dans la défense navale sous forme de navires canadiens, et d'une marine canadienne car je suis absolument convaincu que le Canada, pour jouer le rôle qui lui appartient sur ce continent, doit devenir une puissance maritime, doit étudier la science navale et s'en rendre maître, tant que les flottes de guerre seront le facteur dominant dans le règlement des affaires internationales.

Si ce que j'ai dit est vrai et doit nous porter à refléchir sur l'avenir, n'y aurait-il pas quelque moyen de nous entendre, même dans cette Chambre, sur cette question? Pour moi elle est de la plus grande importance. Ne pourrions-nous pas nous unir pour dire que nous sommes prêts non seulement à voter notre argent, mais à coopérer à un plan de nature à organiser notre défense navale, en commençant par construire nos navires, sur une échelle modeste tout d'abord, mais en nous guidant sur nos compatriotes de la Colombie-Anglaise.

Il nous faut une flotte de quelque genre sur le Pacifique et sur l'Atlantique. Nous pouvons avoir aussi nos navires de guerre —ce pourrait être des dreadnaughts—au point où le danger est plus grand et où sera concentré le gros de la marine anglaise. Mais cela ne doit pas nous empêcher de commencer la fondation d'une marine au Canada; cela ne doit pas nous empêcher de cultiver l'esprit naval, d'habituer nos jeunes gens à la mer, d'enrôler une partie de notre jeunesse pour la défense du pays, de lui enseigner la navigation, de lui enseigner aussi à se battre, parce que la paix du monde et l'avancement de l'humanité reposeront encore pendant plusieurs années sur les gros bataillons, et les gros bataillons sont aujourd'hui les gros navires de guerre.

Les gros navires de guerre sont donc nécessaires, nous devons en avoir, mais il nous faut aussi des navires plus petits pour la défense de nos côtes, pour la protection de nos pêcheries, et pour contribuer à la défense générale de l'empire, et si cela est vrai, tout le monde doit admettre que c'est vrai, nous devons commencer dès maintenant, et je crois que cette contribution que nous allons voter est réellement le commencement; ce n'est pas seulement une contribution, mais ce qui est plus important pour moi c'est le commencement de la création d'une marine réellement canadienne qui s'augmentera aussi rapidement que les circonstances le demanderont, et qui à mesure qu'elle grandira aidera en même temps au développement commercial de notre pays. Nous allons être obligés de faire construire un très grand nombre de navires d'ici à quelques années pour le commerce maritime du Canada et nous ne pourrons

les construire que si nous nous y mettons dès maintenant. J'ai déjà cité le vieux proverbe grec "pour jouer de la harpe il faut avoir une harpe." Pour avoir une marine, il faut commencer. Il faut enseigner à la jeunesse comment combattre en mer; il faut que nos jeunes gens s'enrôlent dans la marine, que nous les nourissions, que nous les payions bien et les traitions bien. Si vous faites toutes ces choses vous aurez un commencement de puissance maritime au Canada.

Les grands événements qui se déroulent dans le monde aujourd'hui tendent tous à amener graduellement le centre de l'empire anglais sur le continent nord d'Amérique. Cela n'est pas un rêve. Lorsque le Canada aura une population de 50,000,000 d'âmes, ainsi que nous l'aurons prochainement, et si les Etats-Unis avec leurs 100,000,000 n'augmentent pas plus rapidement, nous aurons bientôt nous-mêmes 100,000,000 et le centre de l'empire et l'influence britannique sera ici même dans l'Amérique du Nord, et cette influence reposera absolument sur la puissance maritime, si la puissance maritime est à cette époque un facteur comme aujourd'hui. J'ai déjà dit précédemment que certaines choses peuvent changer le cours des événements. La démocratie augmente et le principe cardinal de la démocratie est d'être opposé à la guerre. Ce principe qui se répand rapidement en Europe pourrait entraîner les nations, ainsi que je l'espère, plus ou moins vers le maintien de la paix. Mais, en attendant, nous devons nous préparer à la lutte, nous devons être des militants, et on n'est pas militant, si on néglige les armements sur mer. Je voudrais voir mon pays développer ses armements maritimes et adopter un programme naval; mais j'ai l'espoir qu'avant que le vote soit pris, les membres de la députation, représentants du peuple canadien, réussiront à s'entendre, que, à l'exemple des chevaux qui traînent le char de Phébus, ils marcheront tous de front. Je ne saurais le répéter trop souvent, car tel est le désir du peuple canadien. N'en faisons pas une misérable question de parti. Il doit y avoir un moyen de s'entendre.

M. MACDONALD: Que suggérez-vous?

M. MACLEAN: Je ne puis rien suggérer; même si je le pouvais, ce serait de la présomption de ma part de le faire; mais la chose est possible. Chaque fois que je retourne à mes foyers, je rencontre des personnes en vue qui m'entretiennent de la chose, et même quelques-uns de ceux qui s'y intéressent m'ont consulté à cet égard. J'espère qu'avant la prise du vote, dont le résultat, au reste, quel qu'il soit, ne me cause aucune inquiétude, on trouvera quelque moyen d'obtenir l'unanimité à l'égard de ce projet, qui est une déclaration de foi et sentiment, de même que le projet de mon très honorable ami, d'il y a trois ou quatre ans, était une déclaration très hardie de même nature. Ce n'est pas chose facile, elle nécessite un fort travail. Il faut s'attendre à beaucoup de faux pas; nos leaders, tant d'un parti que de l'autre, ont souvent trébuché sur ce terrain, mais petit à petit nous progressons, et nous allons finir par réussir. Si nous pouvions nous entendre maintenant, l'effet du vote serait beaucoup plus grand que si les partis se divisaient. Il ne s'agit pas tant de 35 millions, il ne s'agit pas tant d'un achat de dreadnoughts. A de multiples égards cette proposition prête le flanc à la critique, mais la signification d'un tel vote serait que le Canada, tout comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique-du-Sud, déclare à l'univers sa foi dans la mère patrie, son attachement à la métropole. Pareil effet moral ne saurait résulter du simple vote de millions, de la simple possession de navires, ou d'autres faits de cette nature. C'est à cause de sa suprême signification à cet égard que j'engage de nouveau les membres de la députation à se concerter, à oublier tout dissentiment passé, à permettre que ce vote de quelque manière soit annoncé à l'univers comme la décision unanime du peuple canadien, et la preuve qu'il est prêt à donner de son argent et de son énergie, à contribuer de ses fils et de ses navires à la défense de l'Empire en général et à la création d'une marine pour la défense de nos côtes.

L'hon. H. S. BELAND (Beauce): La rumeur a circulé cet après-midi que nos adversaires désormais ne prendraient plus part à la discussion de cet important sujet. Hier soir encore l'honorable représentant de Red-Deer signalait une grave attaque de mutisme dont souffraient les députés ministériels. S'il faut en croire les on dit, la maladie s'aggraverait, ce serait un cas d'aphasie, et l'aphasie est un symptôme de paralysie. On savait que le parti conservateur en ces derniers temps ne s'était pas très bien porté, mais on ne prévoyait pas que ce grand parti allait être victime de la paralysie. Il est vrai que nous venons d'entendre le représentant d'York-sud, mais il n'est guère en odeur de sainteté, je pense, auprès des membres de son propre parti, et je ne m'en étonne pas trop à la suite de la déclaration que nous venons d'entendre de sa bouche. Je suis d'accord avec l'honorable représentant d'York-sud, au sujet de beaucoup de choses qu'il a dites, et notamment de sa prétention que ce projet du très honorable premier ministre équivaut à un acte de foi. Je suis moi-même persuadé, et depuis le premier jour, que c'est là un acte de foi, de foi impérialiste. Je suis encore de l'avis de l'honorable député lorsqu'il se déclare en faveur de la création d'une flotte canadienne et d'armements maritimes pour notre pays.

Pourquoi ne serions-nous pas tous unanimes, sur ce point, s'écrie l'honorable député? Assurément, monsieur l'Orateur, ce vœu peut se réaliser; il fut un moment où nous étions tous du même sentiment. Seul l'honorable député d'York-sud n'a pas dévié de son attitude d'alors, et s'il veut se servir de son influence sur ses collègues, qui sans doute doit être grande, pour les gagner de nouveau à accepter le programme de 1909, nous pouvons espérer que tous les renards courront de front. Bien que ce débat se soit poursuivi déjà plusieurs jours et que les raisons qui militent en faveur du projet du Gouvernement aient été portées à la connaissance de la Chambre, je croirais manquer à mon devoir si je ne profitais de la circonstance pour énoncer aussi brièvement que possible les raisons qui m'engagent à le rejeter. Je tiens à mettre en lumière l'inconséquence du parti ministériel, les lacunes de son programme, la nécessité de la création d'une marine de guerre dans notre pays, ainsi que les dangers que nous prépare le projet du Gouvernement. Le problème que le Parlement canadien est appelé à résoudre aujourd'hui est un problème de défense sur mer, doublé, si je ne me trompe, d'un problème politique. Le problème de la défense par terre a été résolu dans notre pays il y a quelque cinquante ans, et au cours de toute l'agitation et de toute la discussion qui préparèrent la solution de ce dernier problème, l'idée dominante fut l'idée canadienne. Depuis lors aucun homme politique, depuis sir John Macdonald jusqu'à nos jours, aucun Canadien, j'oserai dire, n'a préconisé d'autre idée dans la direction et l'administration de nos milices. Pour des raisons qui sautent aux yeux dans un jeune pays s'appliquant énergiquement à la mise en valeur de ses vastes ressources, raisons qu'il serait oiseux d'énumérer en ce moment, le Canada n'eut pas à s'occuper du problème de la défense sur mer avant 1902, année qu'il fut soumis à la conférence impériale de Londres. Mon vénérable chef, qui était alors premier ministre du Canada, indiqua ce que nous avions fait au pays pour la défense du territoire, et signifia l'intention de son Gouvernement de s'occuper désormais de la question de la défense maritime. Qu'on me permette d'observer ici, monsieur l'Orateur, que l'attitude prise alors par mon très honorable leader n'a été ici l'objet d'aucune critique.

Depuis 1887, année de la première conférence impériale à Londres, jusqu'à celle de 1909, la population canadienne a toujours approuvé l'attitude prise dans ces conférences par les représentants du Canada. Il est vrai que l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) soumettait, il y a quelques années, un tableau très complet des résultats obtenus dans ces diverses conférences, et cela dans un esprit non contentieux et sans le moindre parti-pris. En 1900, la Chambre se déclara à l'unanimité en faveur de certains principes relatifs à la défense navale. Pourquoi à l'unanimité? Parce que le projet de résolutiotn que nous adoptâmes alors exprimait un des sentiments les plus nobles qui puissent faire vibrer les cœurs de patriotes, le désir de conservation de l'héritage commun, et parce que, en outre, il affirmait l'opportunité d'une organisation rapide, immédiate, de la défense sur mer. Le Canada ne pouvait se soustraire à la responsabilité qui lui incombait comme nation. Il avait sous les yeux l'exemple du reste du monde. Des pays à territoire plus restreint, à population moins nombreuse que le Canada, ont leur marine à eux.

On rencontre, il est vrai, de nos jours, des gens qui, vantant les bienfaits de la paix, maudissant les calamités produites par la guerre, soutiennent que nous sommes entrés dans une ère de paix universelle et que désormais tous les conflits internationaux seront réglés par voie d'arbitrage. Jusqu'ici rien de mieux; mais, bien que depuis dix-neuf siècles la paix ait été prêchée au monde, les nations de la terre ne sont pas encore convaincues qu'elles doivent régler tous leurs démêlés de cette manière. De là la nécessité d'armements, armements sur terre, armements sur mer. En 1909, nous étions unanimes. La population de la métropole était alors en proie à une panique. C'était immédiatement à la suite de ce fameux discours prononcé par le premier lord de l'amirauté, alors M. McKenna, discours émouvant, alarmiste, qui fit grande sensation en Angleterre. A ce moment nous adoptâmes l'idée que le Canada ne pouvait faire mieux que d'organiser un service naval pour son propre compte. Parler au peuple de guerre et d'armements c'est provoquer un sentiment de répulsion, et surtout dans un pays qui a joui de la paix depuis cent ans. Une fois la loi de la marine adoptée en cette Chambre et par notre Parlement, il nous fallut préparer les esprits. En dépit de divergences sur des points secondaires, l'opportunité de la création d'une marine canadienne fut reconnue tant par le parti conservateur que par le parti libéral. Il arriva qu'une élection eut lieu dans la province de Québec et ce fut la première fois que cette question de la marine s agita devant le peuple. Deux partis s'engagèrent dans la mêlée: le parti libéral d'une part, et, à ce que je pense, le parti conservateur de l'autre, bien que, au dire de certaines gens, le parti conservateur se soit abstenu dans cette circonstance. J'ai souvenance que dans le cours de cette fameuse élection, l'honorable ministre du Commerce adressa à un journal de Montréal une dépêche en réponse à une question qu'on lui avait posée. Cette dépêche était ainsi conçue: " Battez Laurier par tous les moyens ". Elle portait la signature de M.

Foster. Nous n'avons pas oublié non plus que, une fois l'élection terminée et le candidat du gouvernement libéral défait par une faible majorité, pour des raisons que vous connaissez, monsieur l'Orateur, et qui ont été pleinement révélées à la Chambre, une autre dépêche fut adressée à M. Monk. D'où pensez-vous que venait cette dépêche? D'un libéral? D'un nationaliste? Pas du tout. Je vais en lire le texte:

M. Monk, Montréal,—Acceptez félicitations les plus cordiales pour votre belle lutte et votre grand succès.

Elle portait la signature du principal whip du parti conservateur, M. George Taylor. La campagne était dirigée par M. Monk, elle avait pour inspirateur le ministre du Revenu de l'intérieur. Au fort de la bataille figurait également un autre personnage distingué, qui est aujourd'hui, monsieur l'Orateur, votre suppléant, l'honorable représentant de Champlain (M. Blondin). Et si nous portons nos regards un peu plus haut nous verrons apparaître au sommet de la colline deux grands prêtres du parti adressant au ciel leurs prières pour le succès de la cause nationaliste; il s'agit du ministre des Postes (M. Pelletier) et du premier ministre en personne.

M. LEMIEUX: Tous de front.

M. BELAND: Je vais indiquer quelle était exactement l'attitude de chacun des partis politiques vers l'année 1909. Je me contenterai d'un petit nombre de brèves citations. Voici d'abord une déclaration de la bouche du premier ministre, qui est ainsi conçue:

Quiconque a le respect de soi-même, comme tout Canadien doit l'avoir, ne saurait se désintéresser de la défense de nos côtes et de la protection de notre commerce.

Telle est la déclaration du premier ministre, et maintenant voici comment s'exprimait le ministre du Commerce au sujet du projet de contribution:

Il disjoint ce qui est resté uni depuis l'époque la plus reculée: le commerce et la protection du commerce.

Il ne sera peut-être pas hors de propos de rappeler les déclarations faites par le ministre du Revenu de l'intérieur, qui s'exprimait ainsi vers le même temps:

Je voterai contre le bill (le bill du service naval); car il reconnaît implicitement l'impérialisme militaire, car il tend à en inscrire le principe dans nos statuts. Je voterai contre le projet d'amendement (proposé par M. Borden), parce qu'il repose sur le même principe.

Ce ne sera pas trop, j'imagine, d'une autre citation des discours du ministre du Revenu de l'intérieur. Lors d'une grande assemblée tenue à Saint-Jérôme, il prononça les paroles suivantes:

Quant à moi, j'ai cru qu'il était de mon devoir de me séparer...

Il est séparatiste alors.

...de me séparer de M. Borden sur cette importante question, et si, comme je l'espère, vous me nommez pour vous représenter, soyez sûrs que je maintiendrai mon attitude d'indépendance sur cette question.

M. NANTEL: Vous ne devriez pas tronquer la citation, citez tout.

M. BELAND: Telles sont les paroles du ministre du Revenu de l'intérieur prononcées en 1910. Puis en 1911, au cours de l'élection, le ministre des Postes, dont l'éloquence fait merveille dans la province de Québec, s'écriait à Lorette le 5 septembre:

En ce qui regarde la marine, je condamne le projet de M. Laurier, et, n'en déplaise à mon adversaire dans la présente élection, je condamne le projet de contribution de M. Borden.

Le 3 octobre l'élection avait eu lieu, le ministre des Postes était nommé, et le parti conservateur en passe d'être appelé avant longtemps à prendre les rênes du pouvoir, et voici comment s'exprimait le ministre des Postes:

It est rumeur qu'on va m'offrir un portefeuille. Je n'en saurais rien dire, n'ayant pas été appelé par M. Borden à faire partie de son cabinet. En tout cas, je ne serai ministre que si l'on me permet de suivre la ligne de conduite qui a été indiquée par M. Monk.

VOIX: Oh! Oh!

M. BELAND: Plus tard, devenu ministre tout de bon, le 7 octobre 1911, le ministres des Postes s'exprime ainsi:

M. LEMIEUX: Est-ce bien le même?

M. BELAND: Soyez-en sûr.

M. MACDONALD: Ce doit être un autre.

M. BELAND: Oh non, il accepta l'offre d'un portefeuille et fut réélu par acclamation, et voici comment il s'exprima:

Ministre, réélu ministre, je me présente devant vous avec les mêmes idées sur cette question de la marine, m'exprimant dans le même sens, énonçant le même programme.

VOIX: Oh! Oh!

M. PELLETIER: Jamais je n'ai été tant acclamé par les libéraux.

M. BELAND: Je ne pense pas que l'honorable ministre réussirait à s'assurer les suffrages aujourd'hui.

M. PELLETIER: Je les ai pour le moment.

M. BELAND: A la lecture de ces déclarations de 1909, 1910 et 1911 émanant de ministres actuels, constatant la merveilleuse métamorphose dont ils ont donné le spectacle, on se rend compte que l'univers est formé à l'image du dieu Protée. Or, monsieur l'Orateur, quelle est l'attitude du parti libéral aujourd'hui?

M. SCHAFFNER: Personne ne le sait.

M. BELAND: Si l'honorable député désire le savoir, je suis en mesure de lui dire que le parti libéral aujourd'hui garde absolument l'attitude qu'il avait en 1909 et 1910; il maintient fermement l'opportunité d'établir un service naval en vue de la défense du Canada comme partie intégrante de l'empire britannique.

M. MACDONALD: Et maintenant savez-vous à quoi vous en tenir quant au programme du parti libéral?

M. SCHAFFNER: Vous n'avez pas fait grand'chose.

M. BELAND: Et où en est le parti conservateur? Nous voyons que ses membres, tous ses membres, à la noble exception de l'honorable représentant d'York sud (M. Maclean), se mettent en contradiction avec leurs déclarations antérieures, vont à l'aventure, cherchant un moyen terme pour la conciliation des vues extrêmes, tories ou nationalistes, et ne trouvent que le projet d'une contribution directe à l'amirauté anglaise. Quelle est donc la ligne de démarcation entre ces messieurs de la droite et nous-mêmes? Je soumets qu'elle existe, et qu'elle est très apparente. Nous sommes tous d'accord qu'il y a lieu de fournir des fonds pour la défense navale; mais tandis qu'eux se proposent de dépenser ces fonds en Angleterre, nous, nous voulons les dépenser au Canada. Nous reconnaissons tous qu'il y a lieu de voir aux armements maritimes; mais ces messieurs de la droite veulent que ces armements pour la défense du Canada soient dirigés vers la mer du Nord, déjà sillonnée par des navires anglais; nous, nous voulons les réserver pour la protection des eaux canadiennes. Qu'on me permette de citer les paroles—les belles paroles,—sorties de la bouche du très honorable premier ministre en 1909:

Je hasarde l'opinion qu'il est immensément plus avantageux et plus important d'appliquer des fonds à la défense de nos ports de mer, de nos côtes, de nos eaux territoriales, que d'en appliquer, comme nous le faisons d'année en année, au maintien de la milice canadienne.

Je partage ces vues exprimées il y a trois ans par le très honorable premier ministre, mon seul regret étant qu'il n'y soit pas resté fidèle. Quel est l'autre point de divergence entre les deux partis? Nous voulons préserver et maintenir dans leur intégrité l'autonomie du Dominion, tandis que nos adversaires voudraient la restreindre, y porter atteinte, comme j'espère le démontrer dans quelques instants au ministre du Travail (M. Crothers) qui semble être d'un avis contraire.

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

Reprise de la séance.

BILLS D'INTERET PRIVE—CHEMIN DE FER HURON ET ONTARIO.

La Chambre passe en comité à l'examen des articles du bill (n° 70), déposé par M. Lewis, concernant la compagnie de chemin de fer Huron-et-Ontario et tendant à changer son nom en celui de " The Toronto and Northern Railway Company."

Sur l'article 5.

M. LANCASTER: Les articles 5, 6, 7 et 8 requièrent un mot d'explication. Quatre dispositions modificatrices ont été introduites en vue d'empêcher l'exercice, en violation des droits provinciaux, de pouvoirs d'expropriation en matière de chutes d'eau. L'article 5 rappelle les articles 6 et 14 de la loi primitive. L'article 6 est la disposition réglementaire à l'égard des droits provinciaux en matière d'expropriation de chutes d'eau. L'article 7 est la disposition ordinaire interdisant à la compagnie de générer de la lumière, de la chaleur ou du pouvoir le long des rues, ou sur les rues, de municipalités sans leur consentement. Le dernier article interdit la construction de chemin de fer dans les rues d'une municipalité sans son consentement.

M. SINCLAIR: Ce chemin de fer est-il construit ou n'est-il que projeté?

M. LANCASTER: Je ne pense pas qu'il en ait été construit la moindre partie, mais les membres du comité des chemins de fer, convaincus de la sincérité des promoteurs, ont décidé de renouveler la charte, en conformité des dispositions prises dans les autres bills relatifs à des chemins de fer de nouvel établissement.

M. OLIVER: Les pouvoirs attribués aux muicipalités peuvent-ils être invoqués dans le cas de municipalités rurales?

M. LANCASTER: Oui, dans la loi générale des chemins de fer, on a prévu le cas des cités et des villes, mais on n'a rien dit de municipalités autres que celles-là. Il est donc stipulé que la compagnie ne fera aucun des actes dont j'ai parlé, dans aucune municipalité, sans son consentement.

(Rapport est fait du bill, qui est lu une 3e fois et adopté).

COMMISSION DU PORT DE NEW-WESTMINSTER.

La Chambre passe en comité à l'examen des articles du bill (n° 55), déposé par M.

Taylor, tendant à constituer en corporation la commission du port de New-Westminster.

Sur l'article 1.

M. OLIVER: L'honorable député voudra-t-il nous dire ce que comporte ce projet de loi?

M. TAYLOR: Il propose la création pour le port de New-Westminster d'une commission semblable à celles établies dans les divers ports de l'est du Canada. Il est calqué exactement sur deux bills votés par la Chambre, l'année dernière, relativement aux ports d'Hamilton et de Winnipeg, la seule différence consistant dans la description des lieux. En somme, il s'agit d'autoriser la nomination d'un bureau de trois commissaires, deux relevant du Gouvernement et deux du conseil municipal de New-Westminster. Le port de New-Westminster possède déjà d'importantes propriétés. Nous avons plus d'un mille de longueur de grève, propriété de la ville de New-Westminster, et actuellement cédée à bail à diverses entreprises industrielles ou de navigation. Le conseil municipal de New-Westminster est à dépenser un demi-million voté par ses administrés en vue d'améliorer la section principale du port au moyen de la construction d'un quai en maçonnerie dont la longueur sera d'à peu près un mille, baignera dans quarante pieds d'eau, et sera dès lors abordable par les navires du plus fort tonnage fréquentant le Pacifique.

Nous prévoyons un fort développement de la navigation à New-Westminster dans un avenir prochain. Ce quai long d'un mille ne sera qu'un commencement. Nous nous proposons, cela fait, de construire une digue entre l'île d'Annacis et l'île de Lulu, ce qui nous donnera un bassin en eau calme, assez grand pour recevoir tous les navires qui se porteront de notre côté d'ici à cinquante ans. Aux frais de la ville, on s'est assuré les services d'un éminent ingénieur de port, lequel a dressé des plans très détaillés, de manière à prévenir de prime abord les erreurs, et nous permettre, tout en débutant modestement, de progresser, sans avoir à revenir sur nos pas et défaire ce que nous avons fait. Nous aurons bientôt ainsi un des plus beaux ports sur le Pacifique. C'est en vue de faire exécuter ces travaux sous la direction des experts les plus compétents que nous désirons changer le mode d'administration du port, et substituer une commission à la régie du conseil municipal. Nous voulons remettre entre les mains de commissaires tout le mille de grève que nous possédons actuellement et les travaux que la ville est en train de faire exécuter. Les commissaires poursuivraient l'exécution des travaux, percevraient les droits, lesquels dès le début seront d'un très bon rapport, et d'une manière générale administreraient le port comme le font les commissions de port de l'est du Canada.

M. LEMIEUX: J'ai trois questions que j'aimerais à poser à l'honorable représentant. En premier lieu, qui est chargé actuellement de l'administration du port? Est-ce la ville de New-Westminster?

M. TAYLOR: La ville de New-Westminster, par l'entremise du conseil municipal.

M. LEMIEUX: Quel chiffre de tonnage a exprimé le mouvement des navires dans le port de New-Westminster l'année dernière?

M. TAYLOR: Je ne suis pas en mesure de fournir ce renseignement.

M. LEMIEUX: Je tiens à poser cette question parce qu'elle a été soulevée l'autre jour au comité et je suis heureux de voir à son siège le ministre de la Marine et des Pêcheries. Le port de New-Westminster est-il bordé de voies ferrées, et dans l'affirmative, la compagnie de chemin de fer réclame-t-elle le droit de disposer de la grève?

M. TAYLOR: J'ai oublié de dire que la somme de $500,000 que la ville de New-Westminster dépense actuellement est pour l'élargissement de la rue riveraine, qu'on va porter de 80 pieds, largeur actuelle, à 200 pieds, de manière à laisser tout l'espace nécessaire pour l'établissement de voies ferrées à l'avenir. Nous avons déjà trois lignes dans cette rue, le Pacifique-Canadien, le Grand-Nord, et la "British-Columbia Electric"; mais lorsque la rue aura une largeur de 200 pieds, on sera à même d'y établir toutes les voies requises.

M. LEMIEUX: J'aimerais à avoir l'expression d'opinion du ministre des Finances quant au droit d'utilisation de la grève. Je n'étais pas présent au comité lorsque la question fut soulevée, mais je vois par les papiers que certain représentant d'une des compagnies de chemin de fer a prétendu que toutes les fois qu'une compagnie se faisait autoriser à établir une voie ferrée dans un port, par le fait même le droit d'utiliser la grève lui était concédé. En est-il ainsi dans le cas de New-Westminster?

M. TAYLOR: Non, New-Westminster demande au Gouvernement fédéral de lui attribuer l'administration de la grève.

M. SINCLAIR: Il est dit dans le bill que le port comprend toutes les eaux de marée du fleuve Fraser; j'aimerais à savoir combien de milles de grève cela représente?

M. TAYLOR: Au comité, cette indication a été restreinte. L'idée du rédacteur du bill était de comprendre dans la définition toutes les eaux de marée dans le voisinage immédiat de New-Westminster, sur lesquelles la commission du port aurait exercé ses attributions. On a restreint la

définition de manière à ce qu'elle couvre seulement les eaux de marée qui seront indiquées par le Gouverneur en conseil comme devant relever de l'autorité du port de New-Westminster.

M. SINCLAIR: Combien de milles?

M. TAYLOR: A peu près 35 milles au delà de New-Westminster, lequel centre est éloigné de 20 milles à peu près de l'embouchure du fleuve.

M. MACDONALD: Se propose-t-on d'attribuer la propriété de cette grève et de ce port à cette commission, ou sera-t-elle simplement chargée de leur administration?

M. HAZEN: Je présume que la grève est actuellement la propriété de la couronne représentée par le Gouverneur en conseil. La décision du conseil privé à l'égard de ces grèves se réduit à ceci: dans les ports qui étaient ports publics à la date de la Confédération, la propriété de la grève est attribuée à la couronne représentée par le Parlement fédéral; dans les ports qui n'étaient pas ports publics à la date de la Confédération, la propriété de la grève est attribuée aux provinces. La décision du conseil privé ne dit pas clairement en quoi consiste un port public. On peut se demander si leurs Seigneuries du conseil privé ont voulu dire qu'un port public est un port effectivement utilisé comme tel, c'est-à-dire effectivement fréquenté par des navires, ou utilisé pour l'expédition de marchandises et autres fins ordinaires d'un port; ou s'ils ont voulu dire un endroit susceptible d'être utilisé à cette date comme port, par opposition à quelque autre endroit converti depuis en port public par des moyens artificiels, des travaux de dragage, la dépense de deniers publics.

Mais, quant à New-Westminster, le port qu'il y a là était bien au moment de la confédération un port public. Sur ce point, il ne saurait, je pense, exister aucun doute. On se souviendra en effet qu'il y avait du monde là au moment où la Colombie-Anglaise est entrée dans la confédération, et l'on a dû faire usage du port. Je veux dire que des vaisseaux de commerce s'y rendaient et que l'on s'en servait pour d'autres fins aussi. Il ne saurait, je crois, y avoir un doute là-dessus. C'est à la couronne, si je ne me trompe, représentée par le Gouvernement du Canada, que la plage appartient; mais, selon le droit commun anglais, ce sont les propriétaires riverains qui sont les premiers à qui l'on reconnaît un droit à la plage jusqu'au point que la marée haute atteint. Dans toute demande relative à des rivages, la présente administration comme celles qui l'ont précédée ont toujours tenu compte des propriétaires riverains. Les plages sont concédées par le Gouverneur en conseil sur la proposition des ministres de la Marine et des Travaux publics. Avant de proposer la concession de quelque partie d'un rivage, le ministre de la Marine et des Pêcheries doit se faire remettre par l'ingénieur en chef de son département un rapport lui démontrant que cette concession ne nuira pas à la navigation et, de son côté, le ministre des Travaux publics se fait remettre par ses agents un rapport établissant que cette même plage dont la concession est sollicitée ne sera pas requise pour des fins publiques. C'est alors, comme le sait mon honorable ami de Rouville, que le conseil, sur la foi de ce double rapport, se prononce sur la demande de concession.

Il reste ensuite à déterminer le prix de la location d'une plage. Dans le cas où le bord de l'eau serait en la possession d'une municipalité, et que cette dernière en solliciterait la concesssion pour des fins d'utilité bliques. Dans le cas de plages recherchées moyennant un prix minime, l'acte de concession énonçant que c'est pour des fins publiques. Dans le cas de plages recherchée par des individus, la coutume a été d'exiger un loyer, et ce loyer est fixé par le Gouverneur en conseil. Il ne semble pas y avoir eu jusqu'ici de règle d'après laquelle ces loyers sont fixés. Chaque cas semble avoir été jugé à sa valeur propre, et le conseil a toujours demandé un loyer qui lui a paru raisonnable. Quant à moi, j'ai pour règle, dans le cas de particuliers qui sont propriétaires riverains, non pas de leur concéder la plage, mais de leur louer pour vingt-et-un ans, avec faculté pour le locataire de faire renouveler son bail deux fois pour une pareille durée de vingt-et-un ans chaque fois. Lors du premier et du deuxième renouvellement de ce bail, le prix de la location est fixé par le Gouverneur en conseil et, si les locataires le trouvent exagéré, la chose est soumise à la cour d'Echiquier. C'est ainsi que les choses se pratiquent aujourd'hui. Il arrive un grand nombre de ces demandes, principalement de la Colombie-Anglaise. Quelques-unes sont au ministère depuis longtemps, et l'on nous presse aujourd'hui d'y faire droit. Nous en poursuivons l'examen avec toute la célérité que nous pouvons y mettre. Ces plages ont indubitablement pris de la valeur. Elles ont aujourd'hui un prix qu'elles n'avaient pas autrefois. Dans bien des cas, les gens s'en sont servi sans avoir rien payé. C'étaient des riverains qui jusqu'alors n'avaient pas à la chose un intérêt bien prononcé; mais ils nous arrivent aujourd'hui avec des demandes de location. Ces demandes, quant au loyer, ont été traitées conformément à un principe de justice. Les pétitionnaires en effet ont parfois, sur cette plage pour laquelle ils demandent un bail, des bâtiments et des constructions de grande

valeur. Dans d'autres cas, ce sont des individus qui se livrent à des entreprises industrielles ou d'autres. Leurs demandes doivent être examinées à leur valeur, et nous avons à décider chaque cas au mieux de notre jugement. Pour ce qui est de New-Westminster, je crois que la demande vient de la ville elle-même, à qui la rive appartient. Je ne sais si le décret du conseil a été émis; mais, si la demande est faite par la ville et que ce soit pour des fins d'utilité publique, le terrain, comme dans les cas semblables, lui sera sans doute accordé moyennant un prix minime. Il y a de nombreux précédents à la chose.

M. MACDONALD: Je suis fort obligé à l'honorable ministre des explications qu'il a fournies touchant la pratique du département. Tout cela est très intéressant, mais ce n'est pas là ce que j'ai voulu savoir de l'honorable député de New-Westminster. J'avais demandé si l'effet de ce bill serait d'investir cette commission d'un titre au terrain qui nous occupe en ce moment, ou serait-ce la ville de New-Westminster à qui ce titre restera, sous la réserve des mesures que pourra prendre la commission en vue de l'utiliser pour les besoins du port?

M. TAYLOR: L'article 40 a prévu le cas en disant que la commission pourra se mettre en possession du terrain au nom de la ville de New-Westminster. Je crois qu'elle la tient par fidéicommis pour la ville.

M. MACDONALD: On ne trouve dans le projet de loi aucun article attribuant à la commission un titre à ce terrain. Dans certaines localités du Canada de l'est, le titre à la propriété du port est attribué à la commission. Elle possède et y exerce un contrôle absolu, sous la surveillance de l'Etat. Ici, apparemment, la commission occupe le terrain à titre de fidéicommissaire.

M. SINCLAIR: Le quatrième article de ce projet de loi donne du port de New-Westminster une définition qui fait comprendre dans ses limites toute cette partie du fleuve Fraser soumise aux mouvements de la marée, et qui va, comme nous l'a dit l'honorable député de New-Westminster, jusqu'à trente-cinq milles au-dessus de cette ville.

M. HAZEN: Mon honorable ami a dit, je pense, que le comité avait suggéré un amendement qui sera en son temps soumis à la Chambre siégeant en comité.

M. SINCLAIR: A ce propos, je dirai que l'article 15 décrète ce qui suit:

La corporation peut réglementer et contrôler l'emploi et l'exploitation de tout terrain et de toute propriété du bord de l'eau dans les limites du port de New-Westminster.

Lui reconnaîtriez-vous le droit de contrôler la totalité de ces trente-cinq milles qui embrassent un territoire sur lequel d'autres villes pourront s'établir. Ce serait là, il me semble, donner à cette commission un pouvoir s'étendant sur tout le fleuve.

M. HAZEN: A quel article mon honorable ami fait-il allusion?

M. SINCLAIR: A l'article 4, interprété par l'article 15.

Le PRESIDENT (M. Sharpe, Ontario): Je conseillerais d'attendre pour la discussion de cet article que nous y soyons arrivés.

Sur l'article 4 (délimitation du port).

M. GERMAN: Pourquoi ne pas dire tout de suite dans le projet de loi ce qu'il faut entendre par le bord de l'eau? Le conseil aura peut-être, sur ce qui doit se faire, une idée dépassant les vues de la ville de New-Westminster. Il serait bon, me semble-t-il, de définir ce point dans la loi, et la ville saura alors à quoi s'en tenir. Une fois que le Parlement se sera prononcé, le cabinet ne pourra rien y changer, rien y ajouter. Cela donne prise à des mesures qui pourraient grandement préjudicier à un intérêt public en ce qui touche à un fleuve de l'importance du Fraser. Il faudrait déterminer d'une façon précise la partie du bord de l'eau que la ville de New-Westminster aura à sa disposition.

M. TAYLOR: Les conditions là-bas sont quelque peu différentes de celles que l'on trouve dans la région qu'habite l'honorable député. Nos opérations ne sont pas à beaucoup près aussi restreintes qu'elles le sont ici dans certains cas. Ayant à créer un port, il serait physiquement impossible de définir d'une manière satisfaisante au début une limite à notre sphère d'actions, à moins de le faire par une définition aussi étendue que le faisait le projet de loi avant que le comité l'eût amendé. Le plan des travaux à exécuter dans le port et qui sont dans le moment en voie d'exécution couvre une superficie de six milles dont un mille seulement est à l'heure qu'il est utilisé. Hors de ce mille, le port s'étend jusqu'à quatre milles au-dessous et un mille au-dessus de la ville; sans compter que nous avons le chemin libre pour un quai depuis New-Westminster jusqu'à la rivière Pitt, à douze milles de là, avec peut-être deux milles de quai sur cette rivière. Il se peut que, d'ici à deux ou trois ans, les opérations des commissaires du port s'étendent jusqu'à quatre milles au-dessus et douze milles au-dessous de New-Westminster. Nous ne pouvons prévoir ce que nous réserve l'avenir. Nous en sommes aux probabilités. En attendant, nous sommes heureux d'accepter tout ce qu'il plaira au Gouverneur en conseil de nous donner, outre ce que requièrent les opérations qui se poursuivent à ces docks. On ne saurait nous imposer des bornes trop étroites. Le Gouverneur en conseil ne refuserait pas en

effet son autorisation à des ouvrages que nécessiterait le développement des industries locales, et nous sommes certains que nul gouvernement ne pousserait ces bornes au point de gêner les progrès de quelque autre groupe.

M. GERMAN: Le Gouverneur en conseil aura, un jour ou l'autre, à définir ce que seront ces limites. Il devrait y avoir quelque chose de plus précis aujourd'hui qu'il s'agit de remettre entre les mains des commissaires du port certaines propriétés. Autant vaut définir ces limites maintenant que plus tard, et insérer la chose dans le projet de loi. Le Parlement alors et ce comité se rendront un compte exact de ce que le Gouvernement se propose de donner à la ville de New-Westminster. D'après le projet de loi comme d'après l'honorable député, les commissaires du port auraient juridiction sur les eaux qui s'étendent jusqu'à trente-cinq milles de l'embouchure du fleuve. Je ne suppose pas que l'on n'ait jamais eu l'intention d'accorder à New-Westminster l'entière disposition d'une rive de cette étendue.

M. TAYLOR: Il a déjà été expliqué que l'on avait fait disparaître ceci du projet de loi.

M. GERMAN: Je sais; mais le Gouverneur en conseil se trouve autorisé à fixer lui-même les limites.

M. HAZEN: Il en est ainsi de tous les ports: les limites en sont fixées par décrets du conseil pour les fins des maîtres du port. Relativement aux ports des lacs de la province d'Ontario, à ceux des Provinces maritimes, comme, au reste, dans tout le pays, vous verrez que, par la loi, les bornes et limites en sont déterminées par un décret du conseil. Je présume que, dans le cas actuel, on a pensé qu'avec les rapides progrès que va faire la ville de New-Westminster, les bornes dans lesquelles le port se trouve présentement circonscrit seraient avant peu trop étroites et que demande serait faite au Gouverneur en conseil de les reculer. Par la modification apportée au projet de loi, les commissaires verraient en pareil cas leur juridiction s'étendre d'autant. Il est d'usage que les bornes et limites des ports soient définies par décret du conseil. Au reste, le projet de loi pourra ne pas subir sa troisième lecture sans que les fonctionnaires compétents de mon administration aient soigneusement étudié la chose.

M. GERMAN: Il n'y a pas à New-Westminster de port naturel, la rive n'y présente aucune indenture. Vous remettez aux mains de commissaires toute une étendue de rivage sans prendre garde que, dans cette province de la Colombie-Anglaise, des villes sont susceptibles de sortir de terre comme des champignons en une nuit, et que, le long de ce fleuve, il pourra s'élever d'autres villes qui, avec le temps, auront besoin d'un port présentant à la navigation de raisonnables facilités. Le fleuve Fraser est un des plus considérables du Canada, et le projet de loi devrait, à mon sens, préciser les limites dans lesquelles s'exercera la juridiction des commissaires.

M. HAZEN: On peut difficilement dire de Montréal que ce soit un port naturel. Il s'étend le long du fleuve sur un espace de seize milles, et il va d'une rive à l'autre, embrassant dans ses limites toutes les eaux qui sont là. A cet égard, la position y est la même qu'à New-Westminster. Vu lu développement très rapide de New-Westminster, que l'on regarde comme fort possible, il se peut que l'on y ait besoin d'une eau aussi étendue que celle que l'on a aujourd'hui à Montréal.

M. OLIVER: Si le Gouverneur en conseil peut déterminer les limites du port, et s'il peut les reculer, peut-il pareillement les restreindre?

M. HAZEN: Je le pense.

M. GUTHRIE: Mais si, dans l'intervalle, il a été fait dans le port des travaux à l'aide des fonds publics, je crois que le Gouvernement ne devrait pas agir ainsi. L'article 4 est infiniment trop vague et il serait bon de le laisser en suspens.

(L'article est laissé en suspens.)

Sur l'article 14 (pouvoir de posséder et d'administrer certaines propriétés pour la ville).

M. MACDONALD: Nous donnons à ces commissaires le droit d'instituer des poursuites ou de présenter une défense dans une cause pendant que le titre de propriétaire ne leur est pas apparemment attribué. Une action qu'ils intenteraient pourrait être déboutée par le motif que ce titre appartient à quelque autre. L'honorable député de New-Westminster peut-il nous dire quel est, à cet égard la situation des commissaires?

M. TAYLOR: Je ne pense pas que la corporation de New-Westminster ait songé à cela. Elle s'en est rapportée au parlement qui, l'année dernière, a adopté six articles dans des termes identiques à ceux-ci. Ce que le Parlement avait fait, elle a compté qu'il le ferait de nouveau.

M. MACDONALD: Si la corporation de New-Westminster possède toujours cette propriété, je ne saurais concevoir que vous donniez à celle-ci le droit d'intenter des poursuites qui s'y rattachent. Ces hommes semblent être les agents de la ville de New-Westminster; ils n'ont aucun statut qui leur soit propre.

M. GERMAN: Tel qu'il a été modifié l'article porte qu'ils pourront instituer devant les tribunaux des procédures relatives

a la propriété des commissaires ou y présenter leur défense. Cependant, le projet de loi ne donne aux commissaires aucun droit de propriété; ce droit continue d'appartenir à la ville. Il me semble que le projet de loi est bien mal rédigé.

M. SINCLAIR: On doit avoir eu l'intention de transmettre ce droit aux commissaires; sinon, d'autres articles du projet de loi sont mal rédigés. L'article 19, par exemple, dit qu'ils peuvent émettre des obligations grevant les propriétés immobilières attribuées à la corporation ou dont elle a le contrôle, ce qui implique qu'ils possèdent en propre certains biens.

M. HAZEN: Il est évident que l'intention de la loi est que la propriété passe aux mains des commissaires. L'intention des auteurs de ce projet a été évidemment d'obliger la corporation de la ville de New-Westminster à céder à la corporation présentement constituée les propriétés qu'elle possède dans le port et dont le titre appartiendrait alors aux commissaires.

M. GUTHRIE: Le Gouvernement se propose-t-il d'attribuer par cette loi une propriété quelconque à la ville de New-Westminster?

M. HAZEN: Ceci est un projet de loi d'intérêt privé. Ce n'est point le Gouvernement qui le présente. Il s'agit simplement de créer une corporation qui administrera des propriétés qui le sont aujourd'hui par le conseil municipal de New-Westminster. C'est le conseil lui-même qui demande un changement d'administration, pensant que la propriété sera plus avantageusement gérée par la commission.

M. GUTHRIE: Dois-je comprendre que la ville de New-Westminster n'obtient, en vertu de ce projet de loi, des titres à aucune propriété qu'elle ne possède pas déjà.

M. HAZEN: Parfaitement.

(Il est rendu compte de l'état de la question.)

3e LECTURE

Après délibération en comité sommaire de quatre projets de loi.

Le 1er (bill n° 63), déposé par M. Bennett (Calgary), tendant à constituer en corporation la Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Company (tel que modifié).

Le 2e (bill n° 17), présenté par M. Knowles, tendant à constituer en comporation la Northern Empire Life Assurance Company, et à changer son nom en celui de The Northern Life Assurance Company.

Le 3e (bill n° 47), présenté par M. Fripp, relatif à la Ottawa Electric Company, et

Le 4e (bill n° 48), aussi présenté par M. Fripp et relatif à la Ottawa Gas Company.

LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre reprend la suite du débat sur la motion de M. Borden pour la 2e lecture et l'adoption de la résolution transmise du comité général en vue d'accroître l'effectif des forces navales de l'empire et sur l'amendement proposé par sir Wilfrid Laurier.

M. BELAND: Lorsque la séance a été suspendue à six heures, je m'efforçais d'établir aussi clairement que possible la ligne de démarcation qui existe entre les deux partis politiques de ce pays, et je me propose maintenant d'examiner d'une manière très superficielle la situation navale dans ses rapports avec la Grande-Bretagne et le Canada.

Il y a dix ou quinze ans, une grande partie de la marine de guerre britannique était distribuée un peu partout sur les diverses mers du globe; mais, depuis, l'ascension de certaine puissance européenne a nécessité la concentration de la flotte anglaise dans la mer du Nord. Il y a dix ans, comme l'a dit le très honorable premier ministre, cent-soixante-seize navires de la marine de guerre britannique se trouvaient disséminés sur les océans du monde, tandis qu'aujourd'hui ce nombre n'est plus que de soixante-dix. Devant ce vide qui a été créé, quel est l'impérieux devoir des possessions anglaises d'outre-mer? Leur devoir, selon moi, est de combler ce vide, et ceci, le Canada ne saurait mieux le faire que par la création de forces navales qui lui soient propres, comme l'a si bien dit l'honorable député de York-sud (M. Maclean). Une des principales objections que l'on a présentées contre l'établissement d'une marine canadienne, c'a été qu'elle sera impuissante. Quelques-uns ont dit même que les navires ne pourraient ni fuir ni combattre, voulant dire par là, je suppose, que les navires de la marine canadienne seraient pour cela trop lents et trop faibles. Ceci nous amène à la question de la vitesse et de la qualité des bâtiments que la loi navale de 1910 a prévus. Cette loi projetait la construction de quatre Bristols. Que sont les Bristols? Des croiseurs de deuxième classe. Quelle est leur vitesse? Près de vingt-six nœuds. A ce propos, je rappellerai à la députation que, dans toute la marine britannique, il n'y a pas aujourd'hui, à l'exception du dernier grand croiseur que l'on a construit, un seul vaisseau en mesure d'atteindre cette vitesse. Voici qui dispose de l'objection de ceux qui prétendent que les navires de notre marine ne seraient propres qu'à prendre la fuite. Quant à ceux qui disent que ces navires seraient trop faibles pour combattre, ils devraient pen-

ser que, si cela était vrai, nul petit pays ne pourrait songer à se donner une flotte. La Suède, la Norvège, les républiques de l'Amérique du Sud, tous ces Etats commettraient une méprise grave en se préparant à organiser des marines qui leur fussent propres. Le Canada n'est pas le pays le plus vaste ni le plus populeux du monde, mais il est loin d'en être le plus petit, et toutes les nations, petites ou grandes, ont, si leurs territoires sont exposés à la mer, pris certaines mesures de défense, quelle que soit l'étendue de ces territoires.

Une autre objection que l'on a opposée à l'établissement d'une marine canadienne, c'est que cela tendrait à séparer le Canada de l'empire britannique. C'est là ce qu'a soutenu l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), dont l'opinion est que le projet du très honorable chef du Gouvernement tendrait à une plus étroite union, tandis que la politique navale de l'ancienne administration amènerait, selon lui, une dislocation de l'empire. C'est là l'argument suprême auquel on a recours dans les circonstances difficiles, et je dirais désespérées. Bien plus, si je puis me servir de l'expression, cet argument est une insulte gratuite à tous les Canadiens, sans distinction d'origine ou de croyance. Les choses en sont venues au point que, pour être Canadien, il faut nécessairement être séparatiste. S'il était encore de ce monde, sir John A. Macdonald s'étonnerait, j'en suis sûr, d'une telle prétention. Pour ce qui est de la population canadienne-française, je puis dire, avec connaissance de cause, que, de tous les Canadiens, ce sont eux qui sont le plus opposés à une séparation d'avec la Grande-Bretagne, et la raison en est si apparente que je vais m'y arrêter un moment. Quelle a été l'opinion que le très honorable premier ministre a exprimée touchant cet aspect particulier de la question navale? Voici les mots dont il s'est servi en 1910 devant cette Chambre:

Voyez la pression qu'exercent sur nos côtes de l'Ouest les Orientaux, et comprenez, si vous le voulez, que ce serait de la part du Canada une extrême folie que de chercher à s'isoler des affaires du monde. Le Canada ne saurait être un pays d'ermites.

Que pense le ministre de l'Industrie et du Commerce d'une marine de guerre canadienne? Est-il séparatiste? Il disait en 1909 :

Vous ne sauriez trouver dans l'histoire une seule nation commerçante qui ait négligé de pourvoir à une protection plus ou moins suffisante de son commerce. Un pays de six millions et demi d'habitants.....

Aujourd'hui, il dirait huit millions.

....avec un domaine immense, et, dans ses superbes ports de mer, rien qui puisse aujourd'hui le défendre contre les attaques d'un croiseur de troisième classe qui se présenterait soudainement à ses portes.

M. BELAND.

Ces phrases que je viens de vous citer expriment sur ce sujet les convictions du très honorable premier ministre et du ministre du Commerce et de l'Industrie, qui, pour moi, sont les deux têtes dirigeantes du grand parti conservateur.

Empruntant de nouveau aux remarques du premier ministre, je dirai que, le 12 janvier 1910, il s'est exprimé dans les termes qui suivent—et je signale ces paroles à l'honorable député de Frontenac, que je regrette de ne pas voir à son siège en ce moment:

On a dit encore que la création d'une marine de guerre prétendue canadienne tendrait à la séparation de ce beau pays d'avec l'empire. Je ne conçois pas qu'elle doive y tendre plus que l'organisation d'une milice. Je prétends qu'elle y tend moins.

J'avais pensé à vous citer lord Beresford, mais je ne le ferai pas à cette phase du projet de loi; car je désire ne pas charger mes remarques de citations. Je tiens toutefois à donner lecture à la Chambre de certaines observations de sir George Reid, haut-commissaire de l'Australie à Londres, qui, le 9 septembre 1912, a prononcé un discours devant le club canadien à Ottawa:

Je désirerais seulement que le reste du corps de l'empire britannique fût en fait de défense, aussi en vie que le sont ses pieds. Nous avons une flotte australienne. Que pensez-vous de cela? (Rires, applaudissements prolongés et acclamations).

Et le ministre du Commerce et de l'Industrie était là!

Nous n'avons que douze ans d'existence, savez-vous. Vous êtes à quarante-cinq. Nous sommes âgés de douze ans, et déjà nous avons une flotte où se déploie le pavillon blanc. Mais nous avons, remarquez bien, notre propre pavillon sur le devant du navire.

Les remarques de M. Winston Churchill ont été copieusement citées par l'honorable député de Red-Deer. Je ne les citerai pas de nouveau, mais j'appellerai l'attention de la Chambre sur quelques observations présentées par M. Churchill, à un banquet des constructeurs de navires—je crois que c'était à Glasgow—au mois de mai dernier. Après avoir parlé de la concentration des forces navales de l'empire dans la mer du Nord, il dit:

L'important est de combler les vides de manière que nos camarades et nos frères d'outremer fassent flotter de pavillon anglais sur les océans du monde pendant que nous de la métropole nous garderons les centres les plus directement menacés.

Un point que je veux élucider. Mes honorables amis de Red-Deer (M. Clark) et de Wellington-sud (M. Guthrie) ont rappelé l'autre jour ces paroles prononcées par M. Churchill au banquet des constructeurs de navires. L'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) a parlé immédiatement après mon honorable ami de Wellington-

sud. Il a dit que cette citation d'un discours de M. Churchill au banquet des constructeurs de navires aurait eu de l'à-propos si M. Churchill avait alors connu la récente loi allemande sur la marine. Qu'a dit de plus mon honorable ami de Grey-nord? Il est en effet très regrettable qu'un homme aussi bien renseigné, qu'un député aussi éminent parmi les conservateurs, ait fait une pareille affirmation devant une assemblée aussi importante que celle des représentants du peuple canadien. Il a dit (page 1525 des débats):

Toutes les citations faites par le député de Wellington-sud ainsi que l'ancien ministre du Travail (M. Mackenzie King), dans des discours à la tribune populaire, sont empruntées aux discours prononcés par M. Churchill, le premier lord de l'amirauté, avant qu'il connût les dispositions de la loi navale allemande de 1912. Et le député de Wellington-sud demande pourquoi quelques-unes des citations qu'il a empruntées aux discours prononcés par M. Churchill à un certain banquent ne figurent pas dans le mémoire de l'amirauté de 1912? Voici pourquoi: M. Churchill savait que les paroles qu'il avait prononcées antérieurement au cours de l'année, avant qu'il connût le contenu de la nouvelle loi navale allemande, ne seraient plus vraies s'il les prononçait, après avoir connu le contenu du bill.

Voilà qui est grave. A proprement parler, l'honorable député avoue que si M. Churchill eût bien connu la loi navale allemande de 1912, nous pourrions nous fier à ses dires et y croire sans examen. Quels sont les faits? Pour commencer, le "Times" de Londres avait, dès le 15 mars 1912, parlé du nouveau budget maritime de l'Allemagne. Quoi encore? Dans le discours qu'il a prononcé le 18 mars à l'occasion du budget principal de 1912, M. Churchill fait une allusion qui, en réalité, est une allusion à cette nouvelle loi de l'Allemagne relative à sa marine de guerre. Il a dit:

S'il faut maintenant, comme il le semblerait et comme je crains que la chose ne soit certaine, que nous ayons à faire face à la construction par l'Allemagne de deux navires de plus—deux dreadnoughts—d'ici à deux ans....

Ainsi, M. Churchill connaissait le 18 mars 1912 les modifications que l'Allemagne avait apportées à son programme de construction navale.

Mais voici qui est plus fort: le budget allemand de 1912, considéré comme une modification à la loi, a été présenté au parlement le 15 avril, et le discours de M. Churchill à ce banquet des constructeurs de navires a été prononcé un mois plus tard, c'est-à-dire le 15 mai. Ceci est parfaitement exact et ne peut être contredit. Je demanderai donc à l'honorable député de Grey-nord de bien vouloir rectifier son assertion. Il paraît en outre que mon excellent ami de Brome (M. Baker) et mon excellent ami de Lambton-est (M. Armstrong) ont fait devant l'université McGill la même assertion inexacte. Cette assertion se trouve maintenant, je pense, corrigée, et elle le restera pour toujours.

J'ai cité le ministre du Commerce et de l'Industrie comme réprouvant l'idée de ceux à qui la création d'une marine canadienne semble être un acheminement vers une séparation du Canada avec l'empire.

J'aurais pu citer lord Beresford, lord Brassey; j'ai cité sir George Reid, M. Winston Churchill qui nous a conseillé de combler les lacunes. J'aurais pu m'appuyer sur sir Charles Tupper, déjà cité par d'autres. Sa pensée nous est connue. Mais il est un homme dont je désire rappeler ici les paroles; Canadien populaire, occupant une haute situation dans les conseils du parti conservateur; j'ai nommé sir Richard McBride, premier ministre de la Colombie-Anglaise. A une séance de l'association conservatrice de la Colombie-Anglaise tenue le 25 octobre dernier, sir Richard McBride disait:

Qu'au point de vue national, le besoin d'une armée et d'une marine puissantes se fait vivement sentir, surtout en Colombie-Anglaise afin de protéger son littoral contre les incursions des écumeurs de mer venant de l'Orient. Si l'on envisage la question au point de vue commercial la province possède des ressources illimitées qui, aujourd'hui, sont presque sans protection. Sir Richard ajoute: Faions en sorte que nous puissions prétendre à une armée et à une marine militaire canadiennes régulières, ne le cédant à celles d'aucune autre nation".

Si nous sommes des séparatistes, nous sommes en bonne compagnie. On en conviendra, M. Foster, M. Borden, M. Winston Churchill, sir Charles Tupper et sir Richard McBride, voilà des hommes sur qui nous pouvons faire fond, quand le loyalisme est en jeu, et s'il est en jeu dans cette question, nous pouvons nous reposer sur eux. Quelle est la partie vulnérable de l'empire britannique aujourd'hui? Ce n'est ni l'Australie ni la Nouvelle-Zélande; peut-être dans une certaine mesure, l'Afrique-sud, mais à coup sûr, c'est le Canada. Pourquoi? Parce que nous n'avons ni torpilleurs, ni contre-torpilleurs, ni croiseurs de première classe, ni croiseurs de deuxième classe, ni croiseurs de troisième classe, ni cuirassés d'escadre; nous n'avons aucun moyen de protéger nos côtes, quoi qu'il arrive. C'est la partie la plus vulnérable de l'empire.

Une VOIX: Où sont donc les Rainbow et les Niobé?

M. BELAND: Ce sont des vaisseaux-écoles et l'honorable député ne devrait pas se prononcer avec pareille certitude sur l'avenir de ces navires; car si l'idée du député d'York-sud (M. Maclean) l'emporte, avant

longtemps le parti dont il se réclame devra utiliser ces vaisseaux comme navires-écoles. Le sentiment public au Canada est fort prononcé en faveur d'une marine militaire canadienne, et si ce parti attend encore quatre ou cinq mois, il n'y aura plus un seul partisan de la contribution, sauf quelques impérialistes outrés. Le député d'Edmonton (M. Oliver) a dit une grande vérité en affirmant que la question d'occupation est de souveraine importance, en temps de guerre. La question est loin d'être quantité négligeable. Le député d'York-sud y a aussi touché. Les événements qui se déroulent aujourd'hui en Europe sont bien de nature à convaincre le monde en général du fait que les puissances européennes sont animées du sincère désir de rétablir la paix, et parmi ces puissances, il n'y en a pas qui aient tant à cœur ce résultat que l'Allemagne et l'Angleterre. Mais il y a un autre trait saillant dans les négociations en vue de la paix entre les Alliés d'une part, et la Turquie, d'autre part; c'est la facilité avec laquelle les Alliés ont réclamé et obtenu le territoire qu'ils avaient occupé. Quelle est aujourd'hui la pomme de discorde entre la Turquie et les Alliés,? C'est Andrinople. Et pourquoi Andrinople? Parce que Andrinople a résisté à l'investissement par les forces des Alliés, bien que cette ville soit située au centre même du territoire conquis. Les Turcs prétendent qu'Andrinople ayant résisté à l'occupation, ils ne sauraient céder cette ville, bien qu'ils aient été battus sur toute la ligne. Serait-il téméraire de dire que dans un engagement entre la flotte allemande et la flotte britannique la première pourrait détacher quelques croiseurs et les envoyer à Halifax? Pareille chose pourrait-elle arriver? Est-ce dans l'ordre des choses possibles? Qui protègera Halifax? Est-ce le ministre de la Marine et des Pêcheries? Qui protégera le port de Saint-Jean ou nos navires de commerce à la sortie du Saint-Laurent? Vous n'avez pas un seul moyen de protection. Supposons qu'un engagement ait lieu dans la mer du Nord. Il n'est pas un député ministériel qui n'affirme que la chose est non seulement possible, mais probable, dans un prochain avenir. En pareille éventualité, disons qu'on envoie un croiseur au Canada; que l'engagement dure une semaine ou deux; qu'un armistice soit signé et qu'Halifax et Saint-Jean soient occupés; quel serait alors le sort du Canada? Le parti impérialiste n'aurait pas préparé un seul moyen de défense ici, et la Grande-Bretagne perdrait probablement le Canada. Où en serait alors le parti du loyalisme?

M. MACDONALD: Il rentrerait sous terre.

M. BELAND: L'Allemagne dirait: "Nous occupons le Canada. Quelle est la guerre où un armistice est signé au cours duquel il n'ait fallu ouvrir des négociations et se faire des concessions mutuelles? Vous en chercheriez en vain dans l'histoire. Il faut protéger votre littoral, vos ports, votre commerce. En remplissant ce premier devoir, vous prêteriez aide à la mère patrie, puis vous vous aideriez vous-mêmes, à titre de Canadiens et de sujets britanniques, membres de l'empire. A mon humble avis, le seul moyen de conserver le Canada à l'empire britannique, c'est par l'organisation de la défense ici même, sur le littoral canadien.

Mais il est un autre argument qui milite en faveur d'une marine militaire canadienne, c'est l'essor qu'elle donnerait à l'industrie nationale. Sont-ce bien les descendants politiques de sir John Macdonald que je vois devant moi, lui, le grand protectionniste, l'homme qui, en 1878, risqua tout pour doter le pays d'industries nationales? Se montrent-ils bien les héritiers politiques de sir John Macdonald, quand ils nous proposent aujourd'hui d'imprimer une nouvel essor à l'industrie de la Grande-Bretagne, de dépenser $35,000,000 dans ses chantiers de construction maritime qui ont déjà un surcroît d'ouvrage et de refuser d'encourager l'industrie de la construction des vaisseaux au Canada? N'avons-nous pas le fer, la houille, le nickel? N'avons-nous pas les artisans et les ports de mer: Saint-Jean, Halifax, Sydney, Montréal, Vancouver et Victoria? Ports, artisans, matériaux, nous avons tout cela, et c'est une insigne erreur que commet le Gouvernement, en négligeant de saisir l'occasion favorable d'établir au Canada une des plus grandes industries mondiales. Vous doubleriez par là, vous quadrupleriez la population de ces villes. En outre, une fois établie, cette industrie de l'architecture navale s'orienterait, dans sa marche en avant, vers les Grands lacs, vers la baie Georgienne, le lac Huron, le lac Supérieur et leur fournirait des navires de commerce. A ce point de vue, cette Chambre devrait, à mon avis, se rallier à la proposition de mon très honorable ami, le chef de l'opposition.

Il faut $35,000,000, prétend-on, pour venir au secours de la marine britannique, dans un moment critique, et pour faire face à un besoin d'urgence. Cette crise est bien finie, je le crois sincèrement. Elle a existé jusqu'à la veille des vacances de la Noël, mais le ministre du Commerce a fait observer, à bon droit, à ses partisans qu'il ne faut pas s'attacher à ce mot urgence". A son avis, ce n'est pas "urgence", mais "besoin" qu'il faut dire, et il épela le mot. C'était une reculade, assez gracieusement opérée, si l'on veut, mais enfin c'était une reculade. Cette crise a jeté le trouble dans l'âme de mon collègue, le député de Chambly-Verchères. Au cours du débat sur l'a-

dresse, s'il m'est permis de me reporter à un débat précédent, il nous a dit que cette guerre des Balkans le bouleversait et qu'il fallait immédiatement fournir des dreadnoughts à la Grande-Bretagne pour arrêter cette guerre. Puis, le ministre des Postes nous a redit les impressions qu'il éprouva en assistant aux débats de la Chambre des communes impériale. Il fut vivement frappé des paroles de M. Bonar Law, montrant les canons de l'Allemagne toujours braqués sur l'Angleterre. Il en perdit le sommeil, cette nuit-là, et telle fut la puissance de l'impression produite sur son esprit que, à dater de ce moment, il se voua au culte de l'impérialisme. Toutefois, comme l'a fait observer l'honorable député de Red-Deer, le ministre n'est pas parfait impérialiste; il lui manque le signe révélateur. Le premier ministre, si je ne me trompe, est convaincu que la crise est passée. En 1909, au cours de ses observations sur la résolution, dans une harangue qui restera parmi les meilleures qu'on ait prononcées ici, il déclara que, dans la mesure où il en pouvait juger, après un coup-d'œil jeté sur l'ensemble de la situation, la crise éclaterait en 1912. Eh! bien 1912 est venu, il est disparu, et tout danger a disparu avec cette année.

Viennent ensuite ceux qui pensent qu'on peut effrayer le peuple canadien en lui disant qu'en 1920 l'Allemagne comptera 61 dreadnoughts. On a lu cela dans des articles empreints de pessimisme du "Star", de Montréal. L'expert naval du "Star" nous dit qu'en 1920 l'Allemagne aura soixante et un dreadnoughts. Est-il un député ministériel qui affirme cela? Les quarante et un cuirassés d'escadre et les vingt grands croiseurs dont il est question dans le mémoire, cela veut-il dire soixante et un dreadnougts? Le mémoire ne le dit pas parce que les soixante et un grands croiseurs mentionnés ne sont pas des dreadnoughts. Il a souvent été question du type des deux puissances et le ministre des Postes (M. Pelletier), dans une envolée d'éloquence, nous a dit qu'aujourd'hui en Grande-Bretagne le type des deux puissances navales était chose du passé. Ce type des deux puissances, la Grande-Bretagne l'a mis au rancart pour des raisons évidentes. C'est en 1889 que lord Hamilton, alors le premier lord de l'amirauté, le mentionna pour la première fois, C'était le mode adopté pour établir d'une manière suffisante la suprématie navale de la Grande-Bretagne. On entendait par là que les forces navales de la Grande-Bretagne devraient être égales aux forces réunies des deux plus grandes puissances navales venant immédiatement après la Grande-Bretagne. Aujourd'hui, l'amirauté n'adhère plus au type de la double puissance; non pas que ce type n'existe plus, mais c'est qu'on est d'avis qu'il ne donnerait pas une pleine mesure de sécurité, par suite de la haute situation à laquelle s'est soudainement élevée, en ces derniers temps, une des puissances navales, et aujourd'hui l'Angleterre adhère à ce qu'on appelle le type supériorité de 60 p. 100.

Comme il est souvent question du danger auquel, dans un prochain avenir, se trouverait exposée la Grande-Bretagne par suite de la faiblesse relative de sa marine militaire, au regard de celle de l'Allemagne, j'ai le devoir de vous présenter quelques chiffres à cet égard.

En 1913, la Grande-Bretagne aura 26 bâtiments armés de gros canons, dreadnoughts et navires dignes de figurer parmi ces derniers. L'Allemagne en aura dix-sept et la France, six; l'Allemagne et la France, collectivement, vingt-trois. En 1913, la Grande-Bretagne aura donc vingt-six de ces bâtiments de combat à opposer aux vingt-trois des deux plus fortes puissances navales européennes. Le type de la double puissance est maintenu.

En 1914, la Grande-Bretagne comptera trente-trois navires armés de gros canons; l'Allemagne vingt et un; la France, huit; l'Allemagne et la France collectivement, vingt-neuf. La Grande-Bretagne aura donc trente-trois de ces cuirassés à opposer aux vingt-neuf appartenant aux deux plus fortes puissances navales européennes. Le type de la double puissance est maintenu.

En 1915, la Grande-Bretagne aura trente-sept navires armés de gros canons; l'Allemagne, vingt-trois; la France, dix; total pour l'Allemagne et la France, trente-trois. En 1915 le type des deux puissance est maintenu contre les deux plus fortes puissances européennes.

Mais, prétend-on, le type des deux puissances adopté par la Grande-Bretagne ne vaut plus contre les Etats-Unis. Voici des chiffres qui, j'en suis sûr, porteront la conviction dans l'esprit de mes honorables collègues.

En 1913, la Grande-Bretagne aura vingt-six cuirassés armés de gros canons, auxquels l'Allemagne et les Etats-Unis collectivement opposeront vingt-cinq navires similaires.

En 1914, la Grande-Bretagne en aura trente-trois, à opposer aux trente et un de l'Allemagne et des Etats-Unis collectivement.

En 1915, la Grande-Bretagne en aura trente-sept à opposer aux trente-cinq de l'Allemagne et des Etats-Unis collectivement. Les deux "Lord Nelson" ne figurent pas ici, bien que plusieurs puissances les tiennent pour des dreadnoughts. Le type des deux puissances est maintenu à l'encontre des deux plus grandes puissances navales mondiales, après la Grande-Bretagne.

Le mémoire de l'amirauté met les forces navales de la Grande-Bretagne en regard des forces navales collectives de toutes les puissances européennes. En 1915, dit-il, alors que la Grande-Bretagne comptera trente-cinq cuirassés armés de gros canons, le reste des puissances européennes en aura cinquante-un. Voilà qui est parfait; mais j'ai en vain cherché dans ce mémoire la comparaison des forces navales de la Triple alliance et de la triple entente. Je me souviens que lord Crewe a dit que si l'on comptait toutes les puissances mondiales comme ennemies possibles, sans en regarder une seule comme amie probable, il deviendrait impossible de discuter ainsi la situation. Mettons en regard la triple alliance et la triple entente. En 1913, la triple entente aura vingt-six, et la triple alliance, dix-sept navires armés de gros canons. La France et la Russie ne figurent pas ici. Je commencerai à les compter en 1914.

En 1914, la triple entente, la Grande-Bretagne, la France et la Russie auront quarante-sept navires de ce type. Cette même année, la triple alliance aura vingt-sept bâtiments armés de gros canons: quarante-sept contre vingt-sept.

En 1915, la triple entente aura cinquante-six bâtiments armés de gros canons, et la triple alliance, trente-trois.

La prépondérance semble écrasante. Quand M. Asquith affirmait en pleine chambre des communes que la Grande-Bretagne avait une écrasante supériorité sur toutes les combinaisons qu'il serait possible de prévoir, il disait la vérité. Les chiffres viennent à l'appui de son affirmation. Ce sont là des chiffres officiels dont on ne saurait révoquer en doute l'exactitude.

Venons-en aux diverses classes de croiseurs. La Grande-Bretagne en possède cent-dix-sept; l'Allemagne, cinquante-trois; les Etats-Unis, trente-deux, soit un total de quatre-vingt-cinq pour l'Allemagne et les Etats-Unis. La Grande Bretagne compte donc, dans les classe des croiseurs, cent dix-sept bâtiments contre quatre-vingt-cinq, pour les deux plus fortes puissances navales, après la Grande-Bretagne. Dans la classe des croiseurs, la Grande-Bretagne maintient le type des trois puissances. En fait de grands cuirassés d'escadre, de croiseurs cuirassés et de croiseurs de toute classe, la Grande-Bretagne compte 189 bâtiments de combat, contre 165 pour l'Allemagne et les Etats-Unis collectivement.

Mais trève de chiffres et de données statistiques, bien qu'ils démontrent clairement toute l'absurdité de la prétention de ceux qui veulent qu'il y ait crise et péril en la demeure. Les hommes d'état de la Grande-Bretagne déclarent catégoriquement que le pays est en parfaite sécurité; qu'ils sont maîtres de la situation et que les forces navales de la Grande-Bretagne ont une écrasante supériorité sur toutes les combinaisons possibles. Il convient de faire fond sur les déclarations des hommes d'état britanniques à cet égard. La proposition du premier ministre n'est pas aussi inoffensive qu'elle semble l'être de prime d'abord. J'espère que je ne lâche pas la bride à mon imagination en affirmant que cette contribution, ainsi que les déclarations ministérielles qui l'accompagnent, engagent irrévocablement le Canada dans la voie de l'union organique dans l'empire. Voilà la pensée dont s'inspirent certains hommes d'état anglais, surtout parmi les adhérents du parti politique unioniste. Jusqu'à cette session de notre législature fédérale, nul impérialiste n'avait formulé ou publiquement préconisé ce projet; or, aujourd'hui, dans quelques villes du pays, on arbore le drapeau de la fédération impériale.

S'agit-il de savoir s'il faut contribuer $35,000,000 pour soulager la fatigue de la Grande-Bretagne et la tension excessive de sa situation financière? Non, telle n'est pas la question qui se pose, puisqu'il n'existe pas de tension excessive dans la situation financière de la métropole. S'agit-il de contribuer $35,000,000, pour aider la Grande-Bretagne à conserver sa suprématie navale, la maîtrise des mers, quand elle jouit déjà d'une écrasante supériorité? Non, il n'en saurait être question. S'agit-il pour le Canada de participer à la défense de l'empire, eu égard à sa situation géographique, à ses ressources financières et à son commerce maritime? Oui, mais pas cela seulement. Le problème qui se dresse en ce moment devant le Parlement canadien et que ce dernier a le devoir de résoudre, est bien plus important et comporte des conséquences beaucoup plus graves, car l'avenir du Canada, à titre d'entité politique, est en jeu. S'agit-il pour le Canada de jouer, au sein de l'empire britannique, le rôle de nation-sœur jouissant de tous les privilèges de l'autonomie ou bien de rétrograder et de devenir simple province dans le système de la fédération impériale? Voilà, à mon humble avis, la question qui se pose en ce moment. Simple province dans le système de la fédération impériale, ai-je dit. Cette affirmation vous étonne peut-être? Mais c'est ce qu'a affirmé, au cours même de ce débat, un des adhérents les plus éminents du parti conservateur, M. Ames, le député de Saint-Antoine, de Montréal. L'autonomie! s'est-il écrié, bah! c'était bon tout au plus pour le siècle écoulé; donnant à entendre par là qu'il faut rayer ce mot du dictionnaire du 20e siècle.

Ecoutons-le plutôt:

L'autonomie! ce mot était bon tout au plus pour le siècle dernier.

Et il ajoute:

Bientôt sonnera l'heure où le Dominion jouera, à l'égard de l'empire, le rôle que joue aujourd'hui la province au sein de la Confédération.

Quel est le député ministériel qui appelle de ses vœux cette heure-là? Quel est le ministériel, dis-je, qui voudrait voir le Canada jouer, sous ce régime de fédération impériale, le rôle de simple province?

L'autonomie! s'écrie M. Ames—bah; c'était bon pour le dernier siècle." Or, écoutons ce que disait M. Balfour, en 1910, en plein vingtième siècle, ce siècle qui aurait, prétend-on, jeté l'autonomie au rancart:

Voilà les vastes dominions d'outre-mer en train de devenir de grandes nations par elles-mêmes; c'est là un fait de notoriété publique, et qui, loin de provoquer nos regrets, est bien plutôt propre à éveiller dans nos âmes un sentiment d'orgueil et de joie. Parties intégrantes de l'empire britannique, elles n'en prétendent pas moins, et à bon droit, avoir atteint l'étape de l'âge adulte au cours de leur évolution sociale.

Voilà des paroles prononcées en plein 20e siècle, ce siècle qui, au dire de M. Ames, fait si mauvais accueil au mot "autonomie." C'est encore au 20e siècle que le très honorable M. Chamberlain adresse à M. Ames, les reproches que voici:

Comment réussirons-nous à rapprocher ces différents intérêts, ces divers états qui, de leur plein gré, ont accepté une seule couronne, et un seul drapeau, alors que pour tout le reste ils sont absolument indépendants les uns des autres?

Pour l'édification de ceux qui admettent l'indépendance mutuelle dont jouissent ces dominions, M. Chamberlain ajoute, afin de mieux élucider sa pensée:

Le temps n'est plus où nous pouvions les traiter avec indifférence et prendre à leur endroit un ton de dictateur. Ce sont des nations autonomes. Ce sont des nations-sœurs. Ces dominions sont nos égaux.

Ces paroles ont été prononcées en plein 20e siècle, non pas au 19e siècle, ce siècle de l'autonomie, au dire du député de Saint-Antoine. Et M. Campbell-Bannerman, que dit-il? Je sollicite votre indulgence, monsieur l'Orateur, pour la longueur de ces citations; mais elles me sont nécessaires pour bien établir ma thèse. En 1907, M. Campbell-Bannerman disait:

Messieurs, c'est sur la liberté et l'indépendance que nous nous basons. Voilà la quintessence du lien impérial.

L'indépendance, au dire de M. Campbell-Bannerman, voilà la quintessence du lien impérial, et sans doute, mon honorable collègue, le député de Frontenac (M. Edwards) se voilerait la figure d'horreur, s'il entendait ces paroles. Un autre homme d'Etat, d'une certaine envergure, M. Askwith, disait:

Le trait caractéristique de l'empire britannique, c'est qu'il a réussi à combiner, à un degré inconnu de toute autre collectivité politique dans l'histoire, le loyalisme et un affectueux attachement entre le centre et les groupes de l'empire ainsi qu'entre ces divers groupes eux-mêmes, avec une parfaite indépendance pratique.

A coup sûr, le député de Frontenac et le député de Saint-Antoine ne sauraient s'inscrire en faux contre les paroles de ces hommes d'Etat.

Le projet proposé par le gouvernement, ai-je dit, met en jeu l'avenir politique du Canada. Puis-je rappeler ici certaines paroles prononcées par le premier ministre quand il présenta sa résolution? Elles tranchent tout net la question:

Est-il réellement besoin que nous tentions cette coûteuse et périlleuse expérience de créer une organisation navale toute spéciale pour le Dominion, alors qu'à des conditions justes et honorables pour le pays, nous pouvons participer, à notre gré, à la défense navale au moyen de l'organisation navale de l'empire, et pleinement utiliser ainsi les hommes et les ressources à la disposition du Canada?

Si le député d'York-sud attend que le premier ministre établisse le service naval canadien que cet honorable collègue semble appeler de tous ses vœux, j'ose dire qu'il attendra longtemps, à en juger d'après les déclarations du chef du cabinet. Le 5 décembre, l'an dernier, le premier ministre disait:

Tout esprit averti doit comprendre la difficulté et la complexité des problèmes qui se dressent devant ceux qui sont convaincus de la nécessité de trouver une base stable et permanente de coopération à la défense navale.

Ecoutons ces paroles-ci:

...et que cette base doit assurer aux dominions d'outre-mer voix au chapitre dans l'élaboration et l'orientation de la politique extérieure.

Et plus loin:

Les conclusions et les déclarations de la Grande-Bretagne au sujet des relations extérieures ne sauraient que puiser une nouvelle force dans la connaissance que pareilles consultations et coopérations avec les dominions d'outre-mer seraient devenus un fait accompli.

J'ai cité assez amplement les paroles tombées des lèvres du premier ministre, parce que, sans aucun doute, il se faisait alors l'interprète de la pensée intime du Gouvernement, ainsi qu'il convient du reste. Mais il est un autre ministre qui a formulé une déclaration de haute importance et qui comporte tout un enseignement. J'ai nommé le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen). Certes, nul ne saurait prétendre qu'il n'est pas un fidèle de l'impérialisme. J'ai été étonné de constater que dans ce Canada, créé par les Baldwin, les Brown, les Macdonald, les MacKenzie, les Cartwright, les Tupper—pour ne citer que les disparus de la scène politique—un gentleman siégeant sur les banquettes minis-

térielles ait pu formuler la déclaration que voici :

Ce problème de la défense permanente sera perfectionné et cela dans le sens voulu; or, à notre avis, un des facteurs qui figureront dans la solution de ce problème sera la question de la représentation du Canada et des dominions d'outre-mer qui auront voix au chapitre sur les affaires extérieures et la politique de l'empire britannique dans son ensemble.

Le Gouvernement peut-il prétendre qu'il n'a pas souscrit à ce système d'union organique avec la Grande-Bretagne? L'avenir politique du Canada n'est-il pas évidemment mis en jeu dans ces déclarations? Si ces déclarations comportent un sens quelconque, elles veulent dire que les relations politiques du Canada et de la Grande-Bretagne doivent bientôt subir une profonde modification.

Je pourrais citer l'opinion de M. Bonar Law, mais ce serait une perte de temps précieux, puisque son opinion cadre avec les autres que j'ai citées. Ecoutons le duc de Westminster, une importante figure politique en Grande-Bretagne, un des adhérents les plus influents du parti unioniste, un des esprits dirigeants de l'opinion publique.

Pour sa propre sécurité, l'empire a besoin d'une armée impériale et d'une flotte impériale aux frais desquelles subvienne le trésor impérial et demeurant sous la direction et le contrôle d'un gouvernement impérial. Il faut organiser la défense de l'empire; mais seule l'unification de l'empire rendra possible l'organisation adéquate qui a été reconnue par les principaux hommes d'état des colonies.

Prêtons l'oreille au reste de la citation:

Par conséquent, ils.....

C'est-à-dire les hommes d'Etat des colonies.

...nous ont adjurés de les appeler au sein de nos conseils.

Ainsi, au dire du duc de Westminster, nos ministres canadiens, pendant leur séjour en Grande-Bretagne, ont prié le gouvernement impérial de les admettre au sein de ses conseils, afin qu'ils puissent participer à la direction de la politique extérieure de la Grande-Bretagne. A tort ou à raison, je le déclare ici séance tenante, je ne saurais souscrire à pareille proposition; je m'inscris ici en faux contre ce système, et à mon avis, le peuple canadien ne veut pas de cette participation à la politique extérieure de la Grande-Bretagne.

Le flot toujours montant de la population qui va se déversant dans notre grande région productrice de blé, le placement de capitaux nationaux et étrangers au pays, les progrès de nos chemins de fer et autres modes de transport, le rapide développement de nos ressources naturelles, l'intense activité de nos industries manufacturières, voilà quelques-uns des traits saillants de notre progrès matériel. Or, que voyons-nous aujourd'hui? A cette heure de notre existence nationale, alors que nous jouissons de l'incontestable privilège de faire nos propres traités; au moment où le Parlement possède la maîtrise incontestée de ses forces militaires; à l'heure même où le gouvernement britannique nous assure que nulle question intéressant le Dominion ne sera réglée sans l'assentiment du gouvernement canadien; au moment où s'impose à nous le devoir de protéger notre littoral, demeuré sans protection par suite du retrait des escadres britanniques, et de suppléer ainsi à la protection que la mère patrie ne peut plus nous accorder; c'est à cette heure, dis-je, qu'on nous déclare qu'il faut prendre place au Temple où se décident les destinées de l'Europe. Le Canada s'apprête à se lancer dans le tourbillon de la politique européenne. C'est là, je l'affirme, un mouvement rétrograde. La situation du Canada dans l'empire est celle de nation-sœur, non pas de nation-fille. C'est lord Grey qui le déclare et ce sont là de nobles et fières paroles auxquelles j'applaudis volontiers. Le lien qui unit les nations-sœurs de l'empire britannique, c'est l'amour et le dévouement à un seul roi. Et il existe un autre lien mentionné, il y a quelque jours, par lord Emmet au banquet du club canadien à Londres: l'amour du roi et l'autonomie, dit-il, sont les deux liens qui rattachent les nations de l'empire. Ce sont les liens les plus forts et les plus durables. Ne cherchez donc pas à y ajouter les liens de la fédération impériale, ou de la centralisation, ou encore ceux de la concentration politique, de peur de les briser. Que toutes les nations-sœurs coopèrent, mais ne tentez donc pas le vain effort de les incorporer. Nous allons, prétend-on, avoir voix préliminaire au chapitre, dans les conseils du comité de défense. Cette perspective fait se pâmer d'aise le ministre des Postes (M. Pelletier). Pour mon propre compte, je ne verrais pas d'un mauvais œil que le Canada eût voix au chapitre au comité de défense. Mais ce système n'a nullement le mérite de la nouveauté; voilà des années que nous l'appliquons. Mais si cette voix au chapitre s'appelle " mesure préliminaire ", cela veut dire qu'il se prépare d'autre chose. Et je redoute cette démarche. Oui, je redoute cette nouvelle orientation donnée au pays par le gouvernement actuel; car c'est un acheminement vers la direction de la politique extérieure de la Grande-Bretagne. Ce serait la participation au gouvernement de la Grande-Bretagne. Et cette participation au gouvernement de la Grande-Bretagne appellerait, comme complément, voix au chapitre dans la Chambre des communes impériale; ce serait alors, dans toute la force du mot, une fédération organique qui entraînerait le Canada dans le domaine des affaires extérieures de la Grande-Bretagne. J'en suis con-

vaincu, l'immense majorité de nos populations repousse absolument ce projet politique. Ce projet ne tendrait à créer que mécontentement, démêlés, froissements; en dernière analyse, il aboutirait à la ruine de l'empire britannique. Voilà la principale raison qui me porte, à titre de député franco-canadien, à repousser la fédération impériale.

Monsieur l'Orateur, notre commerce maritime atteint le chiffre de $400,000,000. Nous n'avons pas l'ombre de protection sur la côte du Pacifique ou de l'Atlantique. On nous demande de voter et de verser $35,000,000 dans le coffre public de la Grande-Bretagne, afin de placer trois navires dans la mer du Nord, où l'on n'en a pas besoin. Notre littoral de l'Atlantique est à 3,000 milles de la mer du Nord, et notre littoral du Pacifique, à 8,000 milles de cette même mer. Notre littoral des deux océans est dénué de toute protection et on nous demande de voter trente-cinq millions de dollars pour installer des navires dans la mer du Nord! Toujours nos hommes d'Etat canadiens, les Macdonald, les Cartier, les Tupper, les Mackenzie repoussèrent l'idée de la fédération impériale ou de l'union organique. Et cependant voilà que les descendants politiques de sir John Macdonald nous demandent de lancer le pays dans ce gouffre. Les hommes d'Etat qui président à l'amirauté britannique affirment que la Grande-Bretagne compte plus de dreadnoughts que les deux plus fortes puissances navales mondiales, après la Grande-Bretagne. Et voilà qu'on nous adjure de fournir trois cuirassés destinés à être installés dans la mer du Nord où se trouve concentrée toute la flotte britannique. Les hommes d'Etat britanniques déclarent que la situation est de toute sécurité: on nous exhorte à laisser notre littoral sans protection et à installer trois cuirassés d'escadre dans la mer du Nord. Lloyd George affirme que les frais de construction et d'entretien de la flotte britannique se soldent, sans que les classes pauvres de la Grande-Bretagne paient un shilling de taxe en plus; le surcroit des taxes retombe sur les épaules des classes riches qui sont en mesure d'en supporter le fardeau. Et cependant les ministériels nous demandent de verser trente-cinq millions dans la caisse impériale. Depuis sept ans, la Grande-Bretagne a réduit sa dette publique de $370,000,000; dans la même période, l'Allemagne a augmenté la sienne de $240,000,000, et cette année le budget du gouvernement britannique accuse un excédent de $35,000,000. Et on nous supplie d'aider la Grande-Bretagne à traverser sa crise financière, en sortant trente-cinq millions de dollars. Les revenus de la Grande-Bretagne se gonfle annuellement d'une somme suffisante pour la construction de vingt cuirassés de croisière et on nous demande de payer les frais de construction de trois cuirassés de croisière, et de les mettre à la disposition de l'amirauté, alors que le besoin de ces navires ne se fait pas sentir. Tout le monde ici est d'accord à dire qu'il n'y a pas trop d'industries canadiennes. Nous avons besoin de plusieurs grandes et utiles industries au pays. L'industrie de l'architecture navale est à créer ici. Artisans, cultivateurs, marchands, industriels, tous désirent la création au Canada d'une industrie comme celle de la construction des navires. Et cependant aujourd'hui le Gouvernement veut que nous votions trente-cinq millions de dollars destinés à stimuler l'industrie de la construction des navires en Angleterre, industrie qui a un surcroît de besogne.

Monsieur l'Orateur, le cœur de l'empire est en parfaite sécurité. Les hommes d'Etat unionistes l'affirment; les hommes d'Etat libéraux également. Le Canada est le bras droit du gouvernement britannique. Or, on nous propose de voter trente-cinq millions de dollars à ajouter à la cuirasse qui protège le cœur de l'empire de la Grande-Bretagne, et on laisse le bras droit sans arme pour se protéger. Bref, monsieur l'Orateur, que le Canada continue à se développer comme il l'a fait jusqu'ici, et on le trouvera toujours prêt à coopérer avec la mère patrie à l'heure du péril, comme il l'a si souvent prouvé dans le passé.

M. ONESIPHORE TURGEON (Gloucester): Jamais je n'ai pris la parole en cette Chambre avec un sentiment aussi vif de défiance qu'en ce moment. A la suite du superbe discours prononcé par celui qui m'a précédé (M. Béland), je sens que j'eusse salué avec plaisir le renvoi du débat. Je regrette vivement d'entendre claquer le fouet du whip qui m'assigne la tâche de succéder à mon honorable collègue. J'eusse été plus heureux, si on m'eût confié celle de répondre au député d'York-sud (M. Maclean); car, alors, j'aurais pu rendre d'urgence quelque service réel.

Monsieur l'Orateur, depuis que vous occupez le fauteuil présidentiel dans cette Chambre, charge que vous avez remplie avec honneur et dont vous avez exercé les fonctions avec impartialité, j'ai souvent été de votre part l'objet d'une indulgence qui m'a assuré celle de cette Chambre. Je compte sur la même bienveillance, aujourd'hui que je suis appelé à remplir mon devoir envers mes électeurs qui tiennent à ce que j'exprime ici en leur nom leurs vues et leurs sentiments sur la question en discussion. Tous ceux qui ont pris part au débat nous ont dit, au début, combien ils apprécient l'importance de la question dont la Chambre est saisie. Cette proposition, je le comprends, demande mûre délibération; car, elle s'ins-

pire d'un nouveau principe qui entraîne une nouvelle orientation dans notre situation constitutionnelle et c'est sans doute là ce qui a inspiré l'affirmation faite par M. Monk en remettant son portefeuille au premier ministre, à savoir, que cette proposition sort des bornes tracées par la constitution de 1867.

Dans le discours qu'il a prononcé à l'ouverture de la conférence impériale, en 1911, le premier ministre d'Angleterre, M. Asquith, a fait observer qu'au début du règne de l'impératrice Victoria, l'empire britannique avait eu le bonheur d'échapper à la fois à la centralisation et à la désagrégation, mais qu'il ne savait pas s'il devait attribuer cette bonne fortune de l'empire à une faveur providentielle ou au génie politique de la race anglaise. En son légitime orgueil d'Anglais, M. Asquith avait raison d'employer un langage aussi hardi et pour les autres colonies, comme le Sud-Africain, la Nouvelle-Zélande et l'Australie, j'admets volontiers que leur union est due au génie politique de la race anglaise. Mais pour le Canada, je dis que la volonté de la Providence est intervenue quand, désireuse de sauver la colonie française, ainsi que la population française du Canada et de l'Amérique du Nord, des fausses doctrines de la Révolution française qui approchait et de ses horribles conséquences, la Providence a inspiré aux hommes d'Etat anglais de l'époque les plus nobles sentiments chrétiens et humanitaires et les a envoyés à Paris pour signer un traité qui accordait à perpétuité la reconnaissance de ses lois, de sa langue et de sa religion à la population française. Ces privilèges ont été acceptés avec la plus profonde reconnaissance et ils ont fait des Canadiens-français les gens les plus dévoués de l'empire britannique, comme nous l'avons vu en maintes occasions. Souvenez-vous de la défaite de Montgomery, le 31 décembre 1775, au pied de la citadelle de Québec, commandée par le capitaine Chabot! Souvenez-vous des plaines de Chateauguay, quand il y a cent ans, 300 Canadiens-français et 40 Ecossais accomplirent le plus haut fait militaire des temps modernes et qui n'eut pour témoins que 7,000 soldats américains battant en retraite pendant que les Cieux se réjouissaient. Quand plus tard Downing Street à essayé de leur imposer l'esprit de la centralisation et a voulu diminuer leurs privilèges, les Canadiens-français ont résisté et ont apporté leur appui au génie combatif de Joseph Howe et ils ont contribué encore à assurer au Canada son immense territoire en même temps que l'unité de l'empire. C'est l'esprit qui anime tous les Canadiens de l'Atlantique au Pacifique, l'Acadien, dans la patrie d'Evangeline qui oublie généreusement les mauvais traitements du temps de la conquête, l'Irlandais et l'Ecossais, chaque Canadien d'origine et chaque Canadien naturalisé; c'est un esprit qui a donné naissance à des traits de valeur spartiate sur les champs de bataille du Canada ainsi qu'à de brillants succès dans la diplomatie et l'administration de l'Etat. Considérez ce qu'ont fait pour le Canada des hommes comme Joseph Howe, Lafontaine et Baldwin, MacKenzie, Papineau et Cartier, avec beaucoup d'autres, les Blake, les Mowat et les Cartwright et aujourd'hui, objet de l'admiration sympathique du Canada et de l'empire, sir Wilfrid Laurier et ses nombreux partisans dans chacune des provinces du Canada. C'est grâce à leur extraordinaire prévision de l'avenir et à leur patriotisme élevé qu'il a été possible de développer dans la paix et l'harmonie, sans aucune idée agressive, les immenses ressources du pays et de faire du Canada la plus grande des nations-sœurs de l'empire britannique, dont la population a des aspirations nationales et se rend compte de ses devoirs et de ses responsabilités en étant toujours prête à donner en tout temps à l'empire, des hommes et des vivres, des navires et de l'argent.

Cette question après tout n'est pas nouvelle et si nous la devons reprendre aujourd'hui c'est dû au changement qui s'est fait dans l'esprit de nos honorables amis de la droite. Un grand nombre d'entre eux nous ont demandé de nous unir à eux et d'accepter la responsabilité d'une contribution et ses conséquences. S'il existait réellement une nécessité pressante sur laquelle on ne pourrait pas hésiter, le modeste député de Gloucester ne se contenterait pas de $35,000,000, je répèterais comme je l'ai déjà dit que le Canada donnerait à l'empire tout ce qu'il possède en hommes et en argent.

Puis le danger passé nous travaillerions de nouveau à reconstituer notre agriculture et nos finances avec la vigueur d'une jeune nation qui possède un riche patrimoine et nous rétablirions vite notre prospérité, comme l'a fait la France après la guerre avec l'Allemagne, alors qu'elle a pu payer son indemnité de guerre avant la date fixée. C'est ce que ferait le Canada si le danger était menaçant.

Il y a quatre ans, la Chambre est tombée d'accord sur l'adoption d'un programme. Au cours du débat, le premier ministre d'alors qui est maintenant le chef de l'opposition, a été critiqué parce qu'il ne faisait pas son devoir, parce qu'il hésitait à le faire. Depuis la confédération, nous avons eu conscience que nous devions pourvoir à la défense navale et militaire de notre pays. Mais dans l'intervalle, le pays devait progresser et il était réservé à mon très honorable ami le chef de l'opposition de faire connaître le premier, dans une conférence

impériale, son désir et celui du Canada de coopérer avec l'Angleterre à la défense de l'empire et à la protection des côtes du Canada. C'est en 1902, à la conférence impériale qu'il a exposé son programme futur de construction d'une flotte canadienne et qu'il a refusé de payer une contribution. Le principe fut posé, mais bien que le chef du parti libéral ait toujours eu en vue l'établissement d'une marine canadienne, le temps et l'occasion n'étaient pas venus de mettre ce programme à exécution. A cette époque il pensait que le développement du pays était aussi essentiel à la suprématie de l'empire qu'une contribution en navire ou en argent. Il croyait qu'en même temps les facilités de transport devaient être augmentées. Il fallait amener des gens au pays et la population devait être heureuse et prospère. Le futur grenier de l'empire devait être bien outillé, il fallait de nouveaux chemins de fer transcontinentaux et une surproduction de blé pour l'empire. Mais à quoi servirait tout cela, tant qu'il y aurait une muraille insurmontable au sud? Le temps passa, le pays progressa et pour soulager l'empire d'une partie de son fardeau de la défense, le chef du Gouvernement consentit à prendre à notre charge les fortifications d'Esquimalt et d'Halifax. C'était partager une partie du fardeau de l'empire.

Au moment ou tout le pays attendait patiemment le développement du Canada, le très honorable chef actuel du Gouvernement et l'honorable député de Toronto-nord, qui est le conseiller en chef et l'aviseur du nouveau Gouvernement présenta une motion ayant pour but d'alléger le fardeau des dépenses de l'empire. A cette occasion, l'honorable député de Toronto-nord fit un discours dans lequel il se surpassa. Je crois lui rendre justice en disant que ce fut le plus remarquable discours qu'il ait jamais prononcé au Parlement ou devant le pays. Ce fut un discours qui souleva l'admiration de toute la Chambre et qui donna une plus grande fermeté à mes convictions. Le même honorable député a parlé encore le 18 décembre dernier et de nouveau il fut très éloquent, je l'admets volontier, mais il se donna plus de mal qu'au mois de mars 1909, alors qu'il parlait du cœur et exprimait des sentiments qu'il avait toujours eus. Le discours du 18 décembre dernier aurait été son chef-d'œuvre s'il n'avait pas prononcé celui de mars 1909. Ce sont ses sentiments exprimés alors qui ont amené l'adoption unanime du programme que l'on considérait et que l'on considère encore comme celui que le Canada devait appliquer.

On a cité un grand nombre de paroles de mon honorable ami et je voudrais sans abuser de l'indulgence de la Chambre, en citer quelques-unes à mon tour parce que je considère qu'elles ont été prononcées par un grand patriote et un grand Canadien. En parlant contre la contribution, il s'est exprimé ainsi:

Dans dix, douze, vingt ou trente ans, vous aurez payé une immense somme d'argent: Vous aurez été protégés dans l'intervalle, mais au Canada il n'y aura pas de racines dans le sol, il n'y aura rien qui restera, la terre ne sera pas préparée et vous n'aurez fait aucun travail préliminaire en vue de la défense.

Plus loin, il dit aussi:

Cela sépare encore ce qui a été réuni depuis les premiers temps de l'existence du monde—le commerce et la protection du commerce. Après tout l'idée fondamentale d'une force navale c'est la protection du commerce d'un pays. Un commerce qui compte sur son protecteur et le protecteur qui compte sur l'accroissement d'un pays, se développent beaucoup mieux ensemble et s'entraident plus surement l'un et l'autre.

Puis, comme il prévoyait la critique qui a été adressée lors de la mise à exécution du projet du Gouvernement en 1910, quand on proposa de construire des croiseurs cuirassés et des torpilleurs comme commencement d'une marine, il s'exprima ainsi:

Ce système ignore les besoins, les aspirations et les perspectives d'un grand peuple comme le deviendra le peuple du Canada. Nous devons avoir des commencements; ils doivent être modestes au début, mais un jour ou l'autre, comme je l'ai dit, notre pays aura sa flotte pour le défendre sinon pour autre chose.

On a déclaré, et hors de la province de Québec on s'en est servi comme un argument dans l'élection de 1911, que la marine proposée était trop petite. Mais nous n'avons pas eu l'intention de construire immédiatement une marine suffisante pour protéger notre immense commerce et l'énorme étendue de nos côtes du Pacifique et de l'Atlantique. Le 29 mars, l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie a dit que la marine devait d'abord être petite—qu'aucune nation ne s'était lancée immédiatement dans la construction d'une marine complète, pas plus que nous n'avons été capable d'organiser immédiatement une armée et une milice suffisante pour la protection du pays. Dans très peu d'années, nous aurons une population de 25,000,000 d'habitants avec un commerce qui augmente d'année en année et qui aura besoin de plus en plus de protection. Mais chaque année nous aurions augmenté cette marine jusqu'à ce qu'elle ait atteint une importance qui la ferait respecter de tous les pays. C'est ce que les Etats-Unis ont fait; il leur a fallu des années pour avoir une flotte, mais ils en ont une aujourd'hui qui est à la hauteur de leur commerce et qui peut protéger l'immense étendue de leurs côtes.

On nous demande d'être unanimes sur cette question, d'accepter les propositions

du premier ministre, de laisser la politique de côté, de nous unir dans un but patriotique et de voter l'argent qui est demandé maintenant par le Gouvernement comme une contribution du Canada à l'Empire. Permettez-moi de citer quelques paroles prononcées par le premier ministre, pour qui j'ai beacoup de respect, le 1er juillet 1909, trois ou quatre mois après l'adoption, avec son concours, de la fameuse résolution. Mon honorable ami parlant à Londres au banquet canadien, s'est exprimé ainsi:

La résolution, dans la forme où elle a été adoptée, bien que ses termes en apparence ne soient pas aussi significatifs que l'aurait été l'offre de un ou deux dreadnoughts, a posé le principe, pour le Canada, d'un programme permanent sur lequel les deux partis sont tombés d'accord et qui aura un but plus pratique qu'une offre de dreadnoughts.

Telles sont les paroles du chef de l'opposition d'alors, qui est aujourd'hui le chef du Gouvernement et qui prétend que nous devrions rejeter cette politique qu'il admirait lui-même et qui devait avoir un but plus pratique qu'une offre de dreadnoughts comme l'auraient voulu à ce moment plusieurs de mes collègues. Mon très honorable ami, de retour de son voyage en Angleterre, se rendit dans sa circonscription d'Halifax et le 4 octobre 1909, il disait à ses électeurs:

Un principe primordial devrait au moins l'emporter, à savoir qu'avec nos matières premières, notre main-d'œuvre, et l'habileté reconnue de nos ouvriers, on devrait pourvoir autant que possible aux nécessités de notre défense navale.

A cette occasion et dans le même discours, il ajoutait:

Pendant la dernière session la Chambre des communes a établi un principe pour la défense navale, sur lequel les deux partis se sont unis. Il se peut que cela n'ait pas donné satisfaction aux aspirations de tous les conservateurs, mais il nous a paru que c'était notre devoir impérieux de placer autant que possible en dehors des luttes politiques une question si vitale et de proportions aussi étendues.

Telles étaient alors les paroles et les convictions de mon très honorable ami quelques jours avant de venir siéger ici à l'ouverture de la session de 1910-1911, durant laquelle son opinion se modifia de telle sorte qu'un mois ou deux après, quand nous proposâmes l'adoption du programme qui avait reçu la sanction de l'amirauté en 1910, il s'y déclara opposé et demanda une contribution. Ainsi donc si quelques-uns au Canada ou dans le Parlement n'ont pas manifesté un esprit d'unanimité ou s'il faut que certains portent la responsabilité d'avoir jeté cette grande question dans les débats de la politique, ce sont certainement nos honorables amis du Gouvernement.

On nous dit que nous ne sommes pas de fidèles et loyaux sujets de la couronne britannique, que nous ne prévoyons pas l'avenir du Canada et de l'empire parce que, naturellement, nous avons conservé les mêmes principes et les mêmes idées qu'avaient en 1909 le ministre du Commerce et de l'Industrie et le premier ministre et qu'ils doivent avoir encore aujourd'hui car je ne peux pas comprendre que des hommes qui n'auraient qu'une faible partie de l'intelligence que possèdent mes honorables amis pourraient changer ainsi d'opinions et prétendre qu'une flotte canadienne ne peut pas être construite au pays dans l'espace de cinquante ans et que nous n'avons ni les matériaux ni la compétence pour la construire.

La loi pourtant fut adoptée, des élections générales eurent lieu et nous savons ce qui arriva. Le chef de l'opposition devint le chef du Gouvernement et ses amis et lui-même prirent place à votre droite, monsieur l'Orateur. Personnellement je leur souhaite tout le succès possible. Chacun d'eux mérite ma plus profonde estime et tout mon respect.

Je vois en face de moi mon honorable ami (M. Hazen) qui représente ma province dans le cabinet. Il sait quelle grande admiration personnelle j'ai toujours eu pour lui. Des sentiments patriotiques ont, j'en suis sûr, toujours inspiré son activité intellectuelle, mais quand j'ai observé ses façon d'agir en plusieurs occasions, j'ai pensé qu'elles étaient en antagonisme avec les véritables sentiments de l'homme qui a reçu la confiance de la population de sa propre province. Je n'ai pu lui venir en aide sur ce point, mais il sait que je l'ai toujours admiré. Même quand il parle contre moi, j'aime toujours à l'entendre. Mais l'intérêt du pays c'est autre chose. L'avenir du Canada ne peut pas se régler par des considérations personnelles et nul ne peut dire qu'il ne doit pas exprimer ses convictions sur des questions d'intérêt public en se guidant sur les opinions et les sentiments sincères qui l'animent. Quand j'ai vu mon honorable ami accepter la situation de ministre de la Marine et des Pêcheries et du service naval, j'ai eu l'espoir que c'était l'indication du commercement de la construction des navires au pays et qu'en vue de se conformer aux espoirs exprimés par son chef, nous allions avoir des navires construits avec nos matières premières, notre main-d'œuvre et l'habileté reconnue de nos ouvriers. J'avais la certitude, quand il a accepté le portefeuille du service naval, qu'il appliquerait la politique de ses prédécesseurs en signant le contrat pour la construction des navires au Canada et en procurant ainsi des avantages innombrables à sa ville natale de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick et aux Provinces maritimes en général. Je pensais que grâce

à l'influence de l'honorable ministre il y aurait bientôt au Nouveau-Brunswick des chantiers de construction, d'abord pour des navires de guerre puis bientôt pour des navires de commerce. Si quelqu'un a été désappointé par la conduite de mon honorable ami, c'est certainement le député de Gloucester. Personne mieux que le ministre de la Marine ne sait que nous avons dans le Nouveau-Brunswick d'énormes mines de charbon et de fer qu'on aurait pu convertir en acier pour construire des navires et que nous avons des ports accessibles toute l'année et qui auraient pu assurer des emplacements pour les chantiers maritimes. Personne ne connaît mieux que le ministre de la Marine l'abondance des ressources naturelles du Nouveau-Brunswick parce qu'il a été premier ministre de cette province et qu'il coopère d'une façon généreuse et patriotique au développement des mines de fer du rivage septentrional. Nous avons là du minerai de fer pour satisfaire pendant des générations aux énormes demandes de l'Angleterre.

Chacun sait que le Canada doit marcher de l'avant car chaque fois que nous nous arrêtons nous reculons et une bonne manière de continuer à progresser c'est d'établir chez nous l'industrie des constructions maritimes. Nos mines de fer et de charbon se touchent et grâce au Nipisiquit, nous avons de splendides pouvoirs hydro-électriques qui auraient pu nous permettre d'installer des hauts-fournaux électriques immédiatement, si le gouvernement avait décidé de construire les navires à Saint-Jean. En attendant, notre minerai de fer doit être expédié aux marchés américains puisque nous ne pouvons l'utiliser chez nous.

Je ne peux pas concevoir comment mon honorable ami, aussitôt après avoir pris possession de sa charge, a pu d'un trait de plume annuler un contrat qui aurait contribué à la prospérité immédiate de sa propre circonscription et répandu des bienfaits durables sur sa province natale. Je crois qu'il a dû y avoir une force secrète qui a tenu sa main pour révoquer ce contrat et cette force secrète a dû être le pouvoir des nationalistes de Québec qui siègent à ses côtés dans le cabinet.

L'honorable député de Frontenac nous a dit que la politique du chef de l'opposition était une politique séparatiste, mais je déclare que s'il y a un député qui ne désire pas voir le Canada séparé maintenant et dans les siècles à venir, c'est le modeste représentant de Gloucester et tous ceux qui l'ont envoyé siéger ici avec de grosses majorités ont la même opinion. C'est parce que je suis animé d'un grand patriotisme et que j'ai une admiration sincère pour le Canada, la sœur aînée des nations de l'empire que je suis opposé à la politique du très honorable premier ministre qui tendra finalement à relâcher les liens qui nous unissent à la mère patrie.

Mon honorable ami, le ministre de la Marine nous a dit l'an dernier qu'il irait en Angleterre avec le premier ministre pour consulter l'amirauté et qu'il reviendrait avec un programme satisfaisant pour le Canada et pour l'empire. Il est allé en Angleterre et il a consulté l'amirauté, mais il est revenu avec son chef sans aucun programme. Alors ils ont eu l'idée de demander une contribution pour leur permettre d'avoir le temps de préparer un programme permanent. Pour moi je considère que cette contribution en vue d'un danger pressant, est un programme permanent de contribution pour la construction de navires, non au Canada, mais en Angleterre et ces navires, retenez-le bien, seront destinés à servir dans la mer du Nord. Cette contribution de $35,000,000 est nécessairement un commencement d'exécution d'un programme permanent et j'y suis opposé parce que c'est établir un changement dans notre situation nationale, changement qui ne contribuera pas à la stabilité de l'empire, mais qui pourra amener sa désagrégation, comme la politique de centralisation à désagrégé l'empire romain et plus récemment l'empire espagnol.

Comme il est onze heures et que j'ai quelques autres observations à présenter, je propose le renvoi du débat à une prochaine séance.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à onze heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 3 février 1913.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. M. FOSTER:

Rapport du bureau des commissaires des grains du Canada.

DEPOT DU BUDGET DE 1913-1914.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances) remet un message de Son Altesse Royale le Gouverneur général contenant les prévisions pour l'exercice se terminant le 31 mars 1914, lequel est lu par M. l'Orateur et renvoyé à l'étude du comité des subsides.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE NAVIGATION RICHELIEU ET ONTARIO.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion du projet de loi (bill n° 20), déposé par M. Lespérance,

relatif à la compagnie de navigation Richelieu et Ontario.

Sur le paragraphe 2 du 1er article.

M. NESBITT: Je constate que cette disposition autorise les actionnaires qui représentent en valeur les deux tiers des actions, présents à une réunion générale spécialement convoquée à cette fin, d'augmenter le capital-actions, au lieu de laisser ce droit aux deux tiers du nombre total des actionnaires. Il pourrait ne se trouver qu'un nombre restreint d'intéressés aux assemblées dont on parle ici. J'estime qu'on devrait exiger la présence d'actionnaires dont le capital investi représenterait une part plus considérable du capital-actions.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): L'honorable député qui s'est fait le parrain de ce projet de loi, est absent de la Chambre, semble-t-il. Je crois que cette disposition revêt la forme employée généralement, c'est-à-dire qu'au lieu d'exiger qu'une certaine majorité d'actionnaires assiste à cette assemblée, elle stipule qu'une très forte majorité des actionnaires présents à cette assemblée, après avoir reçu l'avis de convocation ordinaire, décide la question en jeu. A tout événement, j'ignore jusqu'au plus infime détail de ce projet de loi, et si l'honorable député tient à se renseigner parfaitement sur ce point, il vaut mieux laisser ce projet de loi en suspens et attendre la présence de celui qui l'a déposé.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE NEW-WESTMINSTER.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 55), déposé par M. Taylor, constituant en corporation les commissaires du port de New-Westminster.

Sur l'article 4—(délimitation du port).

M. TAYLOR: Je voudrais proposer une modification.

M. le PRESIDENT (l'Orateur suppléant): L'honorable député doit donner un avis préalable pour un amendement.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Si je comprends bien, cette modification n'a trait qu'à la description de ce port. Le projet de loi dont il s'agit en ce moment a été étudié en comité général vendredi soir, ainsi que les honorables membres de la Chambre peuvent se le rappeler, on a trouvé à redire à la description faite dans ce projet de loi des limites de ce port. L'honorable représentant de New-Westminster qui s'est fait le parrain de ce projet de loi, a discuté cette question avec les ingénieurs du ministère de la Marine et des Pêcheries; il nous demande maintenant de lui permettre de modifier cette disposition de manière à ce que les limites du port soient exactement celles qui sont définies dans le décret du conseil qui se rapporte aux fonctions du maître de ce port. M'est avis que la modification proposée fait disparaître les objections que l'on a soulevées vendredi soir.

Sir WILFRID LAURIER: Il ne s'agit pas ici d'une simple modification des termes de cette disposition, mais bien d'un changement important dans la portée de cet article; nul avis n'a été donné de cet amendement, on devrait laisser en suspens l'étude de ce projet de loi.

M. BORDEN: Si l'on soulève la moindre objection, l'examen de ce projet de loi doit être remis à plus tard.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT UN BREVET DE GEORGE-FREDERICK BISHOPRICK.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 8), déposé par M. Macdonell, concernant un brevet de George-Frederick Bishoprick.

M. MACDONALD: Lorsqu'un projet de loi se rapporte à un brevet d'invention en la manière que le fait celui-ci, il est toujours de coutume, autant que je me rappelle et en tant que l'on s'écarte du statut général, pour celui qui s'est fait le parrain de tel projet de loi, d'expliquer à la Chambre les raisons qui l'ont forcé de demander cette législation spéciale. Cette observation s'applique au cas d'un de ces projets de loi. L'explication qu'a fournie l'honorable représentant de Prince-Albert (M. McKay), dans le cas du projet de loi relatif aux explosifs, consistait à dire que c'était la seconde fois que l'on demandait au Parlement d'accorder des pouvoirs qu'il avait déjà octroyés et l'on a aucunement expliqué le motif pour lequel il devrait les renouveler ici.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je suppose qu'on a fourni ces explication au comité chargé de l'étude des projets de loi d'intérêt privé. Toutefois, il convient que ce soit la Chambre qui accorde ces pouvoirs. J'ai envisagé cette question en me plaçant précisément au point de vue que vient d'expliquer mon honorable ami en parlant de ce projet de loi. Il ne semble pas que le parrain de ce projet de loi se trouve ici en ce moment.

M. MACDONALD: Je n'entends aucunement m'opposer de propos arrêté à ce pro-

jet de loi; tout ce que je désire, c'est de comprendre ce dont il relève.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA CANADIAN EXPLOSIVES, LIMITED.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 9), déposé par M. Ames, concernant la Canadian Explosives, Limited.

M. MEIGHEN: Le projet de loi (bill n° 9) n'est pas un de ceux dont je veuille assumer personnellement la responsabilité. Il a été déposé par l'honorable représentant de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames); mais, vu son absence aujourd'hui, on m'a demandé d'en prendre charge devant le comité. J'ai lu ce projet de loi et je l'ai discuté avec les parties intéressées. Si je comprends bien, il s'applique simplement au dépôt des certificats ordinaires, à leur inscription au registre et la réémission, à leur défaut, de certificats d'actions, mais seulement dans le cas des actions transportables par livraison. Il stipule encore que ces valeurs pourront être retirées et remplacées par des certificats d'actions ordinaires. Ce projet de loi établit encore le droit des porteurs de ces certificats d'actions lors des assemblées des actionnaires, etc. Je suppose que l'honorable député veut surtout savoir pourquoi la compagnie demande ce pouvoir d'émettre des certificats d'actions. Autant que les renseignements qu'on m'a fournis me permettent de le dire, c'est une coutume très commune en Grande-Bretagne et qui se répand de jour en jour au Canada. Certaines de nos compagnies possèdent déjà ce pouvoir. Si mon honorable ami veut obtenir d'autres renseignements, je me trouverai dans l'obligation de ne pas insister pour l'adoption de ce projet de loi, parce que je ne puis que lui répéter ce qu'on m'a dit à ce propos. Au comité des banques et du commerce personne n'a soulevé d'objection de cette nature.

M. MACDONALD: La conclusion à laquelle j'en suis arrivé dans le cas qui nous occupe, c'est que, si une compagnie veut jouir du droit d'émettre des certificats d'actions, elle doit s'adresser au Parlement pour obtenir de celui-ci une loi particulière ; ce devrait être là un principe général. Nous avons ici une compagnie constituée civilement d'après les dispositions du statut relatif aux compagnies à fonds social, laquelle s'adresse au Parlement pour obtenir un droit spécial, celui d'émettre des certificats d'actions, droit qui n'est pas accordé aux autres compagnies constituées civilement par le même statut dont je viens de parler.

Je comprends que vendredi soir, lorsque mon honorable ami de Prince-Albert a mentionné le fait, on a dit qu'il se trouvait une compagnie qui jouissait de ce privilège. J'affirme que, au point de vue d'une saine législation, nous ne devons pas empiéter sur les disposition du statut relatif aux compagnies à fonds social pour accorder à la première compagnie qui s'adresse à ce Parlement, s'il n'existe pas de motif spécial, le droit d'émettre des certificats d'actions.

Si ces compagnies veulent jouir de ce privilège exceptionnel, qu'elles obtiennent de ce Parlement un acte spécial les constituant civilement et qui leur accorde ce droit. J'estime que ce principe inattaquable doit guider le Parlement, lorsqu'il lui faut s'occuper de législation de cette nature. Si les certificats d'actions ont leur valeur, modifions le statut relatif aux compagnies à fonds social et permettons à toute compagnie de cette catégorie de les émettre du moment qu'elles ont obtenu du secrétaire d'Etat le certificat qui les constitue civilement. Que la loi soit d'application générale, car, s'il en est autrement, ceux qui risquent leur argent dans ces entreprises s'appuieront sur les dispositions du statut relatif aux compagnies par actions comme indiquant les pouvoirs exceptionnels accordés à une compagnie particulière, d'où il résultera beaucoup de confusion, lorsqu'il s'agira d'établir les droits des parties qui sont toujours incertains, puisqu'il est très facile de trouver dans la législation d'une nature particulière adoptée par le Parlement, une disposition qui accorde à une compagnie quelconque des pouvoirs spéciaux. Si ceux qui ont des intérêts dans cette compagnie désirent obtenir des droits exclusifs, qu'ils s'adressent donc au Parlement pour obtenir une loi particulière à cet effet. Voilà, il me semble, une proposition inattaquable.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances) : En réponse à ce que l'honorable représentant de Pictou M. Macdonald) vient de nous dire, j'avoue que je tiens compte du point de vue auquel il s'est placé. Je crois que l'on devra reviser avant longtemps le statut relatif aux compagnies à fonds social, mais, tel qu'il est, ce statut ne contient aucune disposition qui se rapporte à l'émission de certificats d'actions.

Au cours de mon expérience, mon attention a été attirée sur l'opportunité, sur la presque nécessité d'accorder aux compagnies le droit d'émettre des titres d'actions, surtout les compagnies qui prélèvent leurs fonds en Europe. En ce pays, le transport se fait par l'inscription des actions dans les livres de la compagnie, ou au moyen de titres certifiés qui passent de main en main

par l'endossement et, en tant qu'il s'agit du monde financier au Canada, ce mode de transport atteint parfaitement son but. Par exemple: un homme a un certificat de 25 actions dans une compagnie quelconque, il l'endosse devant témoin et le certificat passe de main en main jusqu'à ce que l'un des porteurs désire que les actions soient transférées en son nom. En vertu d'une procuration endossée en blanc, et qu'il remplit, le transport est effectué. Le titre certifié qui, ici, passe de main en main, est inconnu dans l'Europe continentale où il est remplacé par des titres d'actions qui sont virtuellement des titres au porteur, donnant à celui-ci le droit de percevoir, en donnant avis dans de certaines conditions, les dividendes à mesure qu'ils sont déclarés. Un certain nombre de compagnies légalement constituées en Canada, désireuses de placer leurs actions ou, en d'autres termes, de recueillir une partie de leur capital sur le continent européen, considèrent qu'il leur serait avantageux d'émettre des titres d'actions au lieu des certificats d'actions tels que nous comprenons au Canada

Notre honorable collègue remarque que la loi relative aux compagnies ne permet pas cela actuellement, et qu'en conséquence il ne devrait pas y avoir de loi spéciale autorisant les compagnies constituées en vertu de la loi générale des compagnies à émettre des titres d'actions. Je puis apprécier cette manière de voir. Mais la revision de la loi concernant les compagnies est une tâche importante qui ne devrait pas être entreprise sans l'avoir sérieusement étudiée. En attendant, certaines compagnies pourraient être sérieusement entravées dans leurs opérations financières à l'étranger, si on ne leur permet pas de venir au Canada et d'y obtenir cette législation spéciale en vertu de laquelle elles pourront émettre des titres d'actions pour les vendre sur le continent européen.

J'approuve également ce que dit mon honorable ami quant à l'opportunité pour ces compagnies de s'adresser au Parlement pour en obtenir une loi spéciale, au lieu de se faire constituer légalement en vertu de la loi générale concernant les compagnies et de venir ensuite demander une loi particulière. Mais je ferai remarquer à mon honorable ami que, cela ayant déjà été fait et les gens étant portés à croire que ce qui a été fait peut se faire encore, cela est de nature à les embarrasser. Les compagnies qui, cette année, demandent une loi particulière, pourront être renvoyées à une autre année. Je demande à l'honorable ami de considérer cet aspect de la question.

M. MACDONALD: Je n'ai pas l'avantage de faire partie du comité des bills d'intérêt particulier, et en conséquence, j'ignore quelles sont les circonstances spéciales qui existent en faveur de cette compagnie en particulier et qui démontrent l'opportunité de lui conférer ces pouvoirs. Je suis heureux que le ministre des Finances admette le principe que j'ai eu l'honneur de soumettre. Je crois qu'en cette Chambre nous ne portons pas à la législation d'intérêt privé toute l'attention que nous devrions y apporter. On me dit que ce pouvoir exceptionnel a été accordé, l'an dernier, dans un autre cas, et si je l'eusse remarqué alors, je n'aurais pas soulevé la moindre objection. Je crois que ce n'est pas là une saine législation, et que des difficultés surgiront nécessairement tant que nous aurons des lois générales traitant de l'autorisation législative des compagnies et que nous choisirons des cas particuliers pour faire une loi particulière. Cela ne devrait être fait que pour des raisons très urgentes. Si le principe énoncé dans un bill particulier est sain, alors nous devrions modifier la loi générale de façon à l'appliquer à tout le monde. J'aimerais à entendre l'auteur du bill nous dire quelles sont les circonstances qui nous engagent à donner notre attention à ce cas particulier.

M. NESBITT: Y a-t-il dans le texte du titre quelque chose qui indique quelles sont les conditions de son émission?

M. WHITE: Le titre d'actions garantit que le porteur a droit à tant d'actions du capital ordinaire ou privilégié, selon le cas, de telle compagnie légalement constituée en vertu des lois du Canada. Le titre d'actions est tout simplement un document attestant que, pour le moment, le porteur a droit à un certain nombre d'actions.

C'est précisément la même chose que s'il détenait un certificat ordinaire d'actions déclarant qu'il est propriétaire de tant d'actions. La seule différence est que le titre d'actions est au porteur et passe de main en main comme une obligation payable au porteur. La raison pour laquelle il est en faveur en Europe, c'est qu'aucun doute n'est soulevé quant à l'authenticité de la signature apposée à la procuration endossée sur le certificat. Presque toutes les compagnies qui font affaires sur le continent européen adoptent le système des titres au porteur d'actions, et bon nombre de compagnies en ce pays qui désirent obtenir en Europe de l'argent pour leur entreprise ont adopté le même expédient. S'il est à désirer que l'on permette à une compagnie d'obtenir de l'argent en Europe, alors je crois que, si cela peut se faire avec sécurité, comme il n'y en a aucun doute, on devrait lui accorder des facilités dans le but de vendre ses actions sur le continent européen selon la formule sous laquelle les Européens désirent les acheter.

M. NESBITT: Je voulais savoir si les conditions imprimées sur le titre d'actions

démontrent que le porteur du titre n'a pas, par exemple, le droit de voter à une assemblée de la compagnie comme il en aurait le droit s'il était porteur des actions.

M. WHITE: Si les actions sont inscrites dans les livres de la compagnie, il peut voter.

M. NESBITT: Le dernier article dit qu'il n'a pas le droit de voter.

M. WHITE: Si le porteur d'un titre d'actions désire voter, il peut faire transporter ses actions en son propre nom et voter de la manière ordinaire.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Si j'ai bien compris mon honorable ami, il désire savoir si les conditions dont il est parlé dans cet article donnant ou enlevant au porteur du titre le droit de voter, sont exprimées sur le titre même. Je ne crois pas que le bill contiennent des renseignements sur ce point. Il me semble que cela dépendrait de la décision des directeurs quant à la formule du titre d'actions. Il ne me semble y avoir dans le bill rien qui règle ce point.

Il n'y a pas, cependant, de raison pour que le bill ne soit pas remis jusqu'à ce que de plus amples explications aient été données. Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) quant au manque d'intérêt porté aux bills d'intérêt particulier par les honorables députés, et quant à la fréquence du fait que ces bills sont adoptés sans être étudiés par le comité général. Il est à désirer qu'ils soient étudiés et que les explications les plus détaillées soient données à leur sujet. Je ne suis pas sûr de voir la distinction exacte qui existe entre un bill comme celui-ci, et un bill qui comprendrait tout ce qui est contenu dans la loi relative aux compagnies à fond social. Mon honorable ami de Pictou a fait une déclaration que j'apprécie, à l'effet que nous devrions pouvoir consulter une loi générale quelconque et savoir qu'une compagnie constituée en vertu de cette loi possédera certains pouvoirs et nul autre. C'est certainement là un point en faveur de sa prétention. Cependant, toute compagnie désirant avoir des pouvoirs de ce genre doit les demander au Parlement si ces pouvoirs ne sont pas conférés par la loi relative aux compagnies à fond social. Je n'ai rien entendu au sujet du bill avant la discussion d'aujourd'hui.

Si je comprends bien, dans d'autres pays où l'on prélève de l'argent, on a ordinairement recours à ce procédé, et ceux qui désirent placer de l'argent sont portés à désirer avoir les formules auxquelles ils sont habitués. Il semble n'y avoir aucune différence entre un titre d'actions et un certificat d'actions, qui se transmet par endossement, excepté pour la considération mentionnée par mon honorable ami le ministre des Finances, que dans un cas il pourrait y avoir fraude ou faux en écriture, par suite de la nécessité d'une signature à la procuration, sur l'endos du certificat, tandis que dans l'autre cas la livraison doit absolument être faite sur remise du titre.

M. PUGSLEY: Il y a une certaine singularité au sujet de la proposition que lorsqu'un titre d'action est émis, le porteur cesse d'être actionnaire pour toute fin pratique, parce que, en vertu de l'article 5, les directeurs sont obligés d'enlever son nom des livres. Il cesse d'être actionnaire et son certificat est comme une obligation, sauf qu'elle n'est pas privilégiée. On peut attacher des coupons de dividendes au titre d'actions.

Supposons que tous les actionnaires aient des titres d'actions, en réalité vous n'aurez plus d'actionnaires. Est-ce que la loi ne devrait pas établir quelque règlement déterminant ce qui devrait être fait en pareil cas? Lorsqu'une compagnie est légalement constituée pour des fins quelconques, je présume que le Parlement doit un peu s'occuper de savoir quels seront les actionnaires qui auront la direction de la compagnie. Du moment que vous émettez un titre d'actions, l'actionnaire cesse d'être tel, et jusqu'à ce que les actions soient inscrites en son nom dans les livres de la compagnie, il n'y a aucune voix en ce qui concerne sa direction.

M. WHITE: Prenons le cas d'une compagnie ordinaire émettant des titres certifiés. A est un actionnaire ayant droit à 25 parts. Il vend ces 25 parts à B et transmet à B un titre certifié endossé en blanc. En tant qu'il s'agit de A, bien qu'il figure comme actionnaire dans les livres de la compagnie, naturellement, il n'est pas actionnaire. Il en est de même en ce qui concerne B. B a le droit de faire confirmer son titre et de faire inscrire les actions en son propre nom en s'adressant à la compagnie. La livraison du titre certifié, endossé en blanc en faveur de B, tranmet de A à B tous les droits, titres et intérêts et permet à B de compléter son titre en faisant inscrire les actions en son nom dans les livres. Prenez le cas du titre d'actions: A est un actionnaire de la compagnie, possédant 25 parts. Il a un certificat en son propre nom. Il désire vendre ces parts et il s'adresse à la compagnie, lui remet son certificat d'actions et reçoit en échange un titre d'actions au porteur. Donc, au lieu de livrer à B, le nouveau propriétaire, le titre certifié endossé en blanc, il livre à B le titre d'actions payable au porteur. B, dans le premier cas, n'est pas inscrit comme actionnaire dans les livres de la compagnie, et dans le second cas il n'y est pas inscrit non plus. Mais B porteur du titre d'actions,

comme il aurait pu le faire s'il eut été porteur du certificat d'actions endossé en blanc, peut s'adresser à la compagnie, lui remettre son titre d'actions, faire inscrire son nom comme actionnaire et recevoir un nouveau certificat d'actions au lieu du titre d'actions. C'est ainsi que cela fonctionne. De fait, le principe est bien reconnu sur le continent, et en Angleterre aussi, je crois. Ces titres d'actions passent de main en main sur le continent, c'est ainsi qu'on les traite.

Ainsi qu'on l'a dit, la question est nouvelle pour la Chambre et il n'y a pas de raison de ne pas réserver le projet de loi en attendant d'autres explications.

M. NESBITT: Ce n'est pas mon désir d'entraver les progrès du projet de loi. Je veux seulement faire observer que vous donnez trop d'autorité aux directeurs quant à l'émission des certificats d'actions, sans savoir si ces certificats sont imprimés de manière à apprendre aux détenteurs ce qu'ils achètent. Personne n'ignore qu'il y a souvent beaucoup de tromperie dans l'émission des actions et des certificats d'actions. L'inconvénient que j'y vois c'est que ceux qui reçoivent ces certificats peuvent croire qu'ils sont encore actionnaires de la compagnie, et qu'ils jouissent à ce titre de tous les privilèges et avantages d'un actionnaire. Je crois que la situation de détenteur d'un tel certificat devrait être clairement définie dans le document même. Si les directeurs de toutes les compagnies étaient d'une intégrité absolue, il n'y aurait pas de risques à courir à cet égard; malheureusement pour le Canada et pour d'autres pays, tous les directeurs ne sont pas entièrement intègres, et je crois qu'avant l'adoption du bill, on devrait préparer un brouillon indiquant comment les certificats d'actions devraient être imprimés.

M. MACDONALD: Je voudrais signaler au ministre des Finances la sagesse d'étudier cette manière d'agir. La loi des compagnies à fonds social a été adoptée dans le dessein de permettre à un groupe de personnes de s'entendre et d'obtenir certains droits et privilèges corporatifs, moyennant certaines conditions et restrictions bien établies. En ce qui concerne le Canada, l'emploi de ces certificats d'actions n'a pas pris une grande importance dans les affaires financières courantes. Si le principe d'émettre des certificats d'actions est sage, je suis d'avis que mon honorable ami devrait faire préparer un article modifiant la loi des compagnies à fonds social de manière à définir les droits des détenteurs de certificats d'actions et la situation des cessionnaires et de tous ceux que concerne l'émission de ces certificats, et à donner, dans ce cas spécial le droit d'attaquer les pouvoirs accordés en premier lieu par lettres patentes, le droit conférant alors à ces compagnies le droit de se servir de ces certificats d'actions à ces conditions bien établies. Dans l'intervalle, je conseillerais de réserver le bill, jusqu'à ce que son auteur nous donne des explications.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE NORTH-FRASER.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 59), déposé par M. Taylor, concernant les commissaires du port de North-Fraser.

Sur l'article 4 (délimitation du port).

M. OLIVER: Vu que la superficie à laquelle s'appliquent les dispositions du présent bill est contiguë à la superficie à laquelle s'applique le bill de New-Westminster, il vaudrait peut-être mieux réserver cet article jusqu'à ce que les limites des deux soient arrêtées.

M. TAYLOR: Je ne pense pas qu'il y ait lieu de réserver ce bill pour la raison mentionnée. Les changements apportés par cet article sont conformes à l'opinion du comité des bills d'intérêt privé, et ils ne viennent pas en conflit avec les dispositions du projet de loi dont parle l'honorable député.

M. OLIVER: Les limites de la superficie à laquelle s'applique le présent bill sont-elles entièrement tracées par celui-ci?

M. TAYLOR: Les limites étaient tracées dans le projet de loi, mais le comité des bills d'intérêt privé a biffé la définition et s'en est rapporté au Gouverneur en conseil. Si la Chambre s'oppose à la modification portant que le Gouverneur en conseil tracera les limites, j'émettrai l'idée de revenir au projet de loi tel qu'il a été imprimé et déposé.

M. OLIVER: Je parle du bill concernant le port de North-Fraser.

M. TAYLOR: C'est aussi de ce bill que je parle. Selon moi, le bill, tel qu'il a été déposé en premier lieu est tout à fait satisfaisant.

M. OLIVER: L'honorable député voudrait-il dire pour quelle raison on a mis sous une juridiction distincte l'étendue à laquelle s'applique le bill concernant le port de North-Fraser et celle qui est régie par le bill relatif à la ville de New-Westminster?

M. TAYLOR: La raison est que les quatre municipalités intéressées ont cru que leurs intérêts seraient mieux sauvegardés si elles se constituaient en corporation indépendamment de New-Westminster. Les deux groupes ont convenu de faire bandes

à part. Il n'y a pas de conflit entre eux, mais ils préfèrent former des corporations distinctes.

Sur l'article 6 (commissaires).

M. SINCLAIR: L'honorable député aura-t-il la bonté d'expliquer cet article?

M. TAYLOR: Il y a quatre municipalités intéressées et elles ont convenu de nommer un commissaire.

M. PUGSLEY: Puis-je demander au ministre de la Marine et des Pêcheries si le Gouvernement donne son assentiment à ce bill.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): C'est un bill d'intérêt privé qui ne concerne en rien le Gouvernement.

M. PUGSLEY: Qu'est-ce que le ministre pense de la disposition du bill qui accorde à la compagnie de pleins pouvoirs sur l'avant-grève dans les limites établies par le bill? L'article 15 confère aux commissaires des pouvoirs qui sont actuellement attribués au Gouverneur en conseil.

M. HAZEN: On m'a surtout signalé cette particularité du bill et je suis d'avis qu'il vaut mieux réserver celui-ci. L'intention n'est pas d'attribuer à qui que ce soit de pleins pouvoirs relativement à l'avant-grève du port.

M. TAYLOR: Ce bill est calqué sur deux projets de loi que le Parlement a adoptés à la dernière session; ses dispositions sont, mot pour mot, les mêmes que les dispositions du bill concernant le port d'Hamilton et le port de Winnipeg et Saint-Boniface; les rédacteurs du bill ont pris modèle sur ces deux projets de loi, sauf pour les deux descriptions des lieux. Si nous avons eu raison d'adopter ces deux lois l'an dernier, et je dois le supposer, j'insisterai pour que nous poursuivions l'étude du bill, parce qu'il importe à la population de l'endroit que nos travaux avancent.

M. NESBITT: Quel est l'objet à atteindre par la mise de ces ports sous la dépendance de commissions locales?

M. HAZEN: C'est que les municipalités de ville croient que parfois leurs ports seront mieux administrés par une commision qui, dans un sens, est indépendante du public, certains de ses membres étant nommés par le Gouvernement et d'autres par la ville, de sorte qu'ils sont moins exposés à être remplacés tous les ans qu'ils le seraient s'ils étaient nommés par un comité du conseil. On croit qu'avec une commission semblable, plus stable de sa nature, les améliorations du port pourront s'accomplir d'une manière mieux ordonnée, de manière que le port pourra mieux se développer. Dans ce cas, la municipalité de New-Westminster a compris que le port pourra être administré d'une manière plus suivie et plus satisfaisante par une commission que par un comté du conseil ou par un maître du port nommé par le Gouvernement et qui percevrait les péages.

C'est l'objet qu'Hamilton et Winnipeg cherchaient à atteindre. On pourrait établir une distinction entre Hamilton et Winnipeg et New-Westminster. A Hamilton, il n'y a presque pas de flux ni de reflux et, par conséquent, l'avant-grève est de peu d'étendue, et on peut en dire autant, je crois, de la rivière Rouge, à Winnipeg, tandis qu'à New-Westminster, l'avant-grève, plus étendue, a un plus grand prix et intéresse plus le Gouvernement que celle des autres ports. On pourrait ajouter au bill quelques mots pour établir clairement que le Gouvernement n'a pas l'intention, du moins en ce moment, de céder à la commission l'avant-grève du port.

Il a été d'usage de céder, pour un prix purement nominal, l'avant-grève des ports publics, à la municipalité, à la ville ou au corps public intéressé, où elle doit servir à des fins publiques; et si cette commission est nommée, et qu'elle ait besoin de l'avant-grève de ce port pour des fins publiques et s'il est clairement établi que la construction d'ouvrages ne gênera pas la navigation et qu'on n'a pas besoin de l'avant-grève pour l'exécution de travaux publics, un décret du conseil sera rendu, à n'en pas douter, pour céder l'avant-grève, pourvu que la municipalité soit propriétaire des terrains riverains contigus. Le raisonnement du député de Saint-Jean (M. Pugsley) qui prétend que les fonctionnaires de mon département devraient étudier la question a du poids.

M. PUGSLEY: Je suis d'accord avec le ministre de la Marine et des Pêcheries pour dire qu'il y a une différence importante entre le présent cas et le cas d'Hamilton et de Wininpeg. Quant à Hamiltotn et Winnipeg, je ne crois pas que le Gouvernement ait aucun droit sur l'avant-grève, tandis que dans des ports où la marée se fait sentir, comme à New-Westminster, il est indéniable que l'avant-grève appartient entièrement à Sa Majesté représentée par les autorités fédérales.

Il me semble donc que tout projet qui tend à attribuer à un corps local les lots de grève devrait venir de nous ou être approuvé par les autorités fédérales. Je crois que le ministère devrait protéger avec un soin jaloux les droits du gouvernement fédéral relativement à l'avant-grève des ports dans tout le Canada. Je sais qu'il y a eu une tendance de la part de certaines autorités locales, notamment de la part du gouvernement de la Colombie-Anglaise, à ne pas tenir compte des droits des autorités fédérales relativement aux avant-grèves de la province.

Lorsque j'étais ministre des Travaux publics, j'ai moi-même pensé qu'il était temps de soumettre aux tribunaux le litige entre le gouvernement fédéral et les autorités provinciales quant à la propriété des avant-grèves. Je crois que le gouvernement de la Colombie-Anglaise s'était arrogé le droit de construire des quais à des endroits tels que Prince-Rupert et d'autres ports de la côte du Pacifique, sans consulter le département des Travaux publics ou le département de la Marine et des Pêcheries. C'est une prérogative qui devrait être contestée aux termes de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise; et les autorités locales demandant que l'absolue réglementation de l'avant-grève de cet important port de marée soit confiée à un corps indépendant du gouvernement fédéral et enlevée au Gouverneur en conseil, le ministère devrait étudier la question avec soin et se tracer une ligne de conduite au sujet de projets de loi semblables qui prétendent conférer à une corporation distincte la réglementation des avant-grèves, le droit de dire comment elles seront administrées et mises en valeur et quelles améliorations seront exécutées sur le domaine de l'Etat. Je crois qu'un bill de cette nature, avant d'être soumis au Parlement, doit être approuvé par le Gouvernement et aussi par Son Altesse Royale le Gouverneur général.

M. HAZEN: L'honorable député sait, sans doute, que la question de savoir si les avant-grèves appartiennent à la couronne par droit du parlement du Canada ou par droit des législatures provinciales a été soumise au comité judiciaire du conseil privé qui a donné sa décision. L'effet de cette décision est que les avant-grèves des havres qui étaient des havres publics avant ou à l'époque de la confédération dépendent du parlement fédéral mais que les avant-grèves des havres qui n'étaient pas des havres publics à l'époque de la confédération dépendent des gouvernements provinciaux. Cette décision ne donne pas une solution satisfaisante parce que le jugement ne définit pas en quoi consiste un havre public; elle nous laisse dans le doute sur la signification des mots "havre public"; un havre public est-il un havre ou une nappe d'eau pouvant servir de havre et possédant les différentes qualités qu'un havre possède ordinairement, ou est-ce un endroit qui était déjà utilisé comme havre, comme lieu de débarquement pour les marchandises, un lieu de refuge, etc. Le jugement laisse donc la question dans la confusion, et il y a des havres principalement sur la côte du Pacifique, au sujet desquels on ne sait pas si ce sont des havres tombant sous la juridiction du parlement fédéral ou de la législature provinciale. Bien que dans plusieurs cas la chose soit absolument claire et qu'il n'y ait aucun doute, par exemple, que le havre de New-Westminster était un havre à l'époque de la confédération, ce qui le place clairement sous la juridiction du parlement fédéral, il y a d'autres cas où la chose n'est pas aussi claire. Le havre de Prince-Rupert est dans ce cas, parce que je ne sais pas s'il y a des enseignements historiques sur lesquels l'on puisse se fier pour établir que le havre de Prince-Rupert était réellement un havre public avant l'époque de l'entrée de la Colombie-Anglaise dans la confédération. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise est propriétaire d'une grande partie de l'avant-grève de Prince-Rupert, et si ce gouvernement, en sa qualité de propriétaire riverain, désire utiliser l'avant-grève pour des fins publiques, pour l'érection de constructions ou de quais pour des fins publiques, je ne crois pas qu'il puisse y avoir aucun doute que ce gouvernement sera traité de la même manière que l'on a habituellement traité les municipalités et corps publics dans le passé, desquels on exige simplement un loyer nominal, et on leur donne l'avant-grève lorsqu'elle doit être utilisée pour l'amélioration du havre ou pour des travaux qui bénéficient au trafic et au commerce. Mais je crois qu'il se produira certainement des cas où il sera nécessaire d'avoir la décision de la plus haute cour d'appel, le comité judiciaire du conseil privé, afin que l'on sache si dans le jugement donné dans les années passées le mot "havre" ou les mots "havre public" signifient un havre public qui était utilisé comme tel ou un endroit susceptible d'être utilisé comme havre public.

M. PUGSLEY: J'admets avec mon honorable ami, dans le cas de Prince-Rupert, que si le gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise demandait le droit d'ériger des quais et autres constructions sur l'avant-grève, ce droit lui serait accordé pour une redevance nominale ou très raisonnable, mais lorsque j'étais ministre, le gouvernement provincial ne jugeait pas qu'il valût la peine de s'adresser pour cela aux autorités fédérales. Il réclamait apparemment le droit de placer des constructions sur les avant-grèves sans s'occuper aucunement du gouvernement fédéral, affirmant par là, ainsi que je l'ai dit, le droit exclusif des autorités provinciales. Je crois que le gouvernement fédéral a toujours été d'avis contraire, et le temps est certainement arrivé où il est nécessaire d'avoir une définition exacte des mots "havre public". Je puis dire à mon honorable ami qu'à l'époque de la confédération, la distinction entre "havres publics" et "havres particuliers" était très claire et bien définie, surtout dans la province d'Ontario. Longtemps avant la confédération, la législature d'Ontario accordait des chartes à plusieurs compagnies particulières auxquelles elle concéda des droits sur différents ports dans la province. J'en connais plusieurs. La législature accordait à ces compagnies pleine

autorité et jouissance, le droit de construire des quais et des élévateurs de même que celui d'imposer des droits de port. Conséquemment, lorsqu'il s'est agi de rédiger l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et que l'on a voulu savoir quels étaient les ports tombant sous la juridiction du Parlement fédéral, on savait parfaitement qu'il y avait des havres particuliers et des havres publics. D'après moi la question de savoir si un havre est public ou non ne repose pas sur la classe de vaisseaux qui l'ont fréquenté. La question est celle-ci: Le public a-t-il droit de fréquenter ce port? Le port est-il ouvert à tout le monde ou appartient-il à un particulier? D'après moi, tout havre qui n'a pas été aliéné en faveur de particuliers est un havre public; de sorte que tout havre sur la côte de la Colombie-Anglaise, de même que sur les côtes des Provinces maritimes, pouvant servir de refuge pour les vaisseaux, et dont les eaux n'appartiennent à aucun particulier, est un havre public tout autant que s'il était fréquenté à l'époque de la confédération ou s'il l'est maintenant. Mais ainsi que mon honorable ami l'a dit, il n'y a aucun doute que longtemps avant la confédération les vaisseaux qui naviguaient sur l'océan Pacifique fréquentaient les ports de New-Westminster et de la rivière Fraser.

M. TAYLOR: Je voudrais demander à l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) au cas où sa prétention serait bien fondée que ce bill peut empiéter sur la propriété de la couronne, si l'on ne pourrait pas apporter remède en insérant deux mots dans l'article 12 qui dit:

Rien aux présentes ne sera censé donner à la corporation juridiction ou contrôle sur les biens ou les droits des particuliers dans lesdites limites.

Si nous ajoutions les mots "droits de la couronne" après le mot "particuliers", est-ce que cela ne répondrait pas à l'objection de l'honorable député?

M. PUGSLEY: Si le bill ne donne pas pleine autorité, qu'a-t-on besoin d'un bill? Le bill ne serait pas utile à la commission si vous ne lui accordez pas d'autorité. Un autre article du bill permet à la commission de dire jusqu'à quelle distance dans l'eau un propriétaire particulier peut construire son quai, de quelle façon il devra le construire, et quelle construction il érigera sur sa propriété. Si vous ne donnez pas ces pouvoirs aux commissaires du havre, le bill est inutile. Ce que demande la commission c'est le pouvoir de réglementer et d'ériger les travaux sur l'avant-grève. C'est ce qu'elle demande dans l'article 15.

M. TAYLOR: L'honorable député prétend-il que la commission doit nécessairement empiéter sur les droits de la couronne?

M. PUGSLEY: Il n'y a aucun doute à cela; il n'y a aucun doute que c'est ce qu'elle se propose de faire, parce que l'article 15 a pour objet de donner à la commission du havre le droit de:

—réglementer et contrôler l'emploi et l'exploitation de tout terrain et de toute propriété au bord de l'eau dans les limites du havre de New-Westminster, et de tous docks, quais, édifices et matériel d'exploitation érigés ou employés en dépendance du bord de l'eau, et à ces fins elle peut édicter des règlements ainsi qu'il est ci-après pourvu.

Ces termes sont tellement vagues que la commission aura le droit de décider: Vous améliorerez l'avant-grève en face de votre propriété de telle et telle façon; vous n'érigerez d'édifices et de quais que de telle et de telle manière, et à une certaine distance; quelle que soit l'autorité de qui vous teniez le titre de votre propriété, vous ne pourrez l'améliorer que subordonnément à l'autorité et au contrôle de la commission. Tel est l'objet de ce bill. Si la commission ne peut obtenir cette autorité, je suppose qu'elle ne voudra pas du bill, et si elle l'obtient, elle privera par le fait le Gouvernement et les locataires du Gouvernement de leurs droits sur l'avant-grève.

M. HAZEN: Nous pouvons facilement modifier cet article.

M. PUGSLEY: Certainement.

M. TAYLOR: Il n'y a pas de difficulté à laquelle on ne puisse pas remédier par un simple amendement. Je dirai tout d'abord que personne dans la province ne désire empiéter sur le prérogatives du Gouvernement fédéral, et ceux qui demandent ce bill moins que tout autre. Ce bill a été préparé à la suggestion d'un représentant du Gouvernement qui m'a dit, à la session dernière, que le meilleur moyen à prendre pour faire les travaux que nous voulons exécuter dans nos havres, était de créer une commission, et les deux bills de l'année dernière nous furent offerts comme modèles. Nous avons suivi le conseil du Gouvernement et copié ces bills, et je crois que si nous insérions dans l'article 12 une disposition protégeant les droits de la couronne, cela répondra absolument à l'objection de mon honorable ami. J'ajouterai que la nécessité de cette loi se fait de plus en plus sentir, car chaque année la situation devient de plus en plus embarrassée au sujet de la création de bons ports publics dans la Colombie-Anglaise. Jusqu'à tout récemment, nous pouvions acquérir le terrain nécessaire pour l'amélioration des havres sans beaucoup gêner les intérêts particuliers, mais vu les développement extraordinaires de ces dernières années, les terrains passent de plus en plus rapidement

aux mains des particuliers et leur acquisition pour des fins de havre devient plus coûteuse chaque année. Conséquemment, il est de la plus grande importance que des commissions aient le droit de donner un avis à tous les intéressés lorsque le temps sera arrivé d'acquérir leurs terrains pour les fins du havre, et de cette façon elles pourront acquérir ces terrains à leur valeur au temps où cet avis a été donné. Il est désirable que la commission ait ce pouvoir afin qu'on n'exige pas d'elle plus tard des prix exhorbitants qui la mettraient dans l'impossibilité d'améliorer les havres. Si cette Chambre, à cause de difficultés légales imaginaires qui ne se sont pas encore présentées, retarde d'un an encore le droit de donner cet avis, elle causera un grand tort aux comtés que je représente.

M. PUGSLEY: Ce n'est nullement mon désir d'amener un retard d'une année; mais l'honorable représentant ne doit pas s'étonner outre mesure si, lorsqu'il dépose comme bill d'intérêt privé une mesure qui réglemente l'utilisation d'un port public à l'égard duquel la couronne jouit de droits riverains, quelqu'un demande un peu plus de circonspection dans l'examen des articles, en vue de sauvegarder l'intérêt public. Le député convaincu que l'intérêt public n'est pas suffisamment sauvegardé et qui n'en souffle mot au comité est, à mon avis, infidèle à son devoir. Effectivement, le ministre de la Marine et des Pêcheries a donné à entendre que les fonctionnaires de son département auraient peut-être à y regarder d'un peu près, en vue de modifications inévitables. L'honorable membre ne ferait donc que son devoir en consentant au renvoi de la discussion et à sa jonction avec celle du bill relatif au port de New-Westminster, car ils sont, si je ne me trompe, rédigés de la même manière, et si l'un doit être modifié, l'autre devra l'être également.

M. TAYLOR: La difficulté si j'ai bien compris, c'est qu'il s'agit d'un bill d'intérêt privé, plutôt que d'un bill d'intérêt public. Aurait-on moins d'objection si la mesure état présentée comme bill d'intérêt public?

M. PUGSLEY: L'honorable député s'alarme outre mesure. On ne songe pas à rejeter le bill parce qu'il n'est pas déposé par le Gouvernement. Tout ce que je demande c'est l'insertion de quelques mots destinés à sauvegarder l'intérêt public et de n'accorder à cette commission de port le droit d'administrer et de réglementer l'usage de biens particuliers qu'une fois sauvegardés les droits tant de la couronne, pour son compte, que des particuliers, pour leur compte également. Aux termes de l'article 15 du bill, la commission est investie du droit absolu de réglementer les travaux d'amélioration sur les biens riverains, qu'ils relèvent de la couronne ou de simples particuliers.

M. TAYLOR: L'honorable député devra reconnaître que cela est réglé par l'article 12 et que cet article ne saurait se séparer de l'article 15. Or, l'article 12 excepte expressément les droits des particuliers.

M. PUGSLEY: Comment l'honorable membre propose-t-il de modifier l'article 15?

M. HAZEN: Il faudrait modifier l'article 15 de la manière proposée par l'honorable député de New-Westminster, par l'insertion des mots: "soumis aux dispositions contenues dans l'article 12".

M. PUGSLEY: Cela suffirait.

M. SINCLAIR: L'article 6, à mon avis, n'est pas parfait. Ce corps, si je comprends bien, doit être régi par des commissaires. Deux de ces commissaires sont à la nomination du Gouverneur en conseil, et le troisième à la nomination des quatre municipalités de Richmond, Vancouver-Sud, Burnaby et Point-Grey. Je crois comprendre que chacune de ces municipalités délègue un représentant, et que ces quatre représentants des municipalités élisent le troisième commissaire. Mais, s'il arrivait que deux de ces représentants des municipalités votassent pour un candidat à cette place de troisième commissaire, tandis que les deux autres votaient contre lui, personne ne serait nommé. Il faudrait, à mon avis, édicter que, en pareil cas, le Gouverneur en conseil ou quelque autre corps, aura voix prépondérante et nous aurions ainsi l'assurance que les municipalités auraient un représentant dans la commission.

M. TAYLOR: Je dois dire que les municipalités elles-mêmes ont très attentivement examiné la question, et qu'elles sont satisfaites de l'article tel qu'il figure au projet de loi. Cela ne leur a pas échappé, et l'article, sous sa forme actuelle, les satisfait pleinement.

M. PUGSLEY: S'il survenait un litige et que le tribunal fût appelé à appliquer ce texte, ce ne serait pas une raison suffisante que d'alléguer que les intéressés sont satisfaits. Le tribunal appelé à connaître de l'affaire se demanderait de quelle prudence et de quel jugement le Parlement a fait preuve dans l'espèce. Comme l'a fait observer l'honorable représentant de Guysborough, si nous ne prenons pas des mesures pour que la balance penche dans un sens ou dans l'autre, et c'est le devoir du Parlement de le faire, il pourrait arriver que tout restât en suspens. Et que penserait-on de nous alors dans le monde judiciaire? La cour ne saurait pas que, suivant les assurances données par le représentant de New-Westminster (M. Taylor), il était lui-même, ainsi que ceux dont il est le porte-parole, parfaitement satisfait de ce texte. La cour

se demanderait où le Parlement avait la tête en votant un texte pouvant aboutir à l'immobilisation de toutes les affaires dans le cas où les quatre représentants des municipalités se diviseraient deux par deux. Certes, l'honorable député devrait y songer et insérer un amendement de nature à corriger ce défaut.

M. TAYLOR: L'honorable député ne paraît pas se rendre compte qu'un membre de la députation qui dépose un projet de loi à la demande d'une municipalité est simplement le serviteur de cette municipalité, et que les intéressés ayant attentivement étudié la question et lui ayant intimé que tel est leur désir, il ne conviendrait guère qu'il déclarât le contraire à la Chambre. Si elles ne réussissaient pas à élire un troisième commissaire, c'est elles qui en souffriraient, mais je ne crois pas que le cas se présente jamais.

M. HAZEN: Il serait très simple dans le cas où les municipalités ne pourraient s'entendre de soumettre la question au juge en chef de la province ou à quelqu'un en qui elles eussent confiance; mais la difficulté provient de ce que deux municipalités peuvent voter pour un candidat, et deux pour un autre; en pareil cas, tout est arrêté, rien ne peut se faire. Il est possible qu'à l'heure actuelle on s'entende bien, mais il ne faut pas oublier que cette mesure peut rester en vigueur pendant un grand nombre d'années, et longtemps après que ses auteurs seront disparus. Ce serait donc une méprise, à mon avis, de ne pas insérer une disposition en vue d'éviter tout arrêt possible de cette sorte.

M. TAYLOR: Je propose que, en cas de mésintelligence de cette nature, le troisième commissaire soit nommé par le Gouverneur en conseil.

M. PUGSLEY: Cela ne présente pas d'inconvénient.

M. TAYLOR: Vous pourriez fort bien édicter que, sous l'empire de l'article 8 qui prévoit le cas d'une vacance, le Gouverneur en conseil pourra faire la nomination. On pourrait attribuer le même pouvoir au Gouverneur en conseil dans le cas où les municipalités ne pourraient s'entendre.

M. HAZEN: Il vaut mieux peut-être réserver cet article.

(L'article 6 est réservé.)

Sur l'article 8 (remplacement des commissaires).

M. PUGSLEY: Comme cet article doit être modifié, il vaut mieux que nous le réservions pour être examiné en même temps que l'article 6.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 19 (pouvoirs d'émettre des obligations).

M. PUGSLEY: Je me demande s'il est à propos d'accorder à la commission des pouvoirs absolus pour l'émission d'obligations: n'est-ce pas la pratique d'autoriser telles émissions, sauf à obtenir l'approbation du Gouverneur en conseil?

L'hon. W. WHITE (ministre des Finances): Réservons cet article.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur les articles du bil (n° 45), déposé par M. White (Renfrew), concernant la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne.

Sur l'article 2 (émission d'obligation).

M. OLIVER: Qu'est-ce que comporte ce projet de loi?

M. WHITE (Renfrew): Le projet de loi tend à porter de 100 millions à 175 millions le droit de la compagnie d'émettre des obligations.

M. OLIVER: On nous avait fait comprendre, je pense, que les droits de cette compagnie de la baie Georgienne ne seraient pas augmentés pour le restant de ses jours. On se disait qu'il ne serait pas sage de supprimer absolument cette compagnie, mais que le Parlement ne devrait pas ajouter à ses privilèges; car, si plus tard, le pays décidait de creuser ce canal de la baie Georgienne, une compagnie d'intérêt privé, détentrice de droits dans ce territoire, serait un obstacle à l'exécution du projet de l'Etat et à la réalisation des vœux du public. Pour parler brièvement, et sans blesser personne, je l'espère, le Parlement se figurait, je pense, que cette compagnie pourrait un jour, si elle ne le faisait déjà, forcer la main au Gouvernement, et que dès lors il ne serait pas sage d'augmenter ses privilèges, mais que tout au plus faudrait-il maintenir ceux dont elle jouissait déjà. J'espère donc que le Gouvernement qui est responsable envers le pays de la bonne conduite de cette affaire, verra à ne pas mettre entre les mains de la compagnie de nouvelles armes dont elle pourrait se servir contre le pays lorsque viendra le moment, s'il doit venir, d'édicter le creusement du canal.

M. DEVLIN: On me permettra peut-être de faire observer à l'honorable représentant (M. Oliver) que dans ce bill la compagnie du canal de la baie Georgienne ne demande pas plus de pouvoirs, mais simplement l'autorisation d'émettre des obligations pour un chiffre de 175 millions au lieu de 100 millions. En raison du coût généralement plus élevé des travaux d'établissement, elle dé-

sire être mise à même de poursuivre l'exécution de l'entreprise, dans le cas où le Gouvernement déciderait de la confier à une compagnie d'intérêt privé au lieu de faire exécuter les travaux en régie.

M. SINCLAIR: Se propose-t-on de mettre ces obligations en cours?

M. PUGSLEY: Pas d'ici à quelque temps, j'imagine.

M. DEVLIN: Je crois que la compagnie qui se chargerait de faire le creusement du canal est à même de fournir tout le capital nécessaire.

M. OLIVER: Je demande respectueusement une expression d'opinion de la part du Gouvernement sur cette importante question.

M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'article 43 de la loi primitive est, naturellement, reproduit ici, et les intérêts de l'Etat se trouvent par suite suffisamment protégés pour le cas où il aurait à se charger des travaux, puisqu'il n'aurait alors qu'à rembourser les sommes effectivement dépensées.

M. OLIVER: Cette faculté que l'on accorde à la compagnie d'émettre de nouvelles obligations ne leur donne-t-elle pas un avantage sur le Gouvernement au cas où ce dernier entreprendrait de construire lui-même le canal.

M. DEVLIN: Nullement.

M. OLIVER: J'aimerais que le premier ministre me dise ce qu'il en pense.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Avec cette disposition dont parle le ministre des Chemins de fer, j'incline à croire qu'il n'en serait rien. Si mon honorable ami avait quelque chose à suggérer, je me ferais un devoir de laisser le projet de loi en suspens afin de nous donner le temps d'y réfléchir. Pour le moment, je ne vois pas en quoi cette faculté d'émettre de nouvelles obligations renforcerait la position de la compagnie, si, de fait, elle n'a droit qu'au seul remboursement de ses dépenses. Cela ne saurait assurément favoriser la compagnie, à moins qu'il ne soit donné suite à l'affaire; auquel cas, toute la question se réduirait à une constatation du chiffre des dépenses réellement effectuées. C'est ainsi du moins que je l'entends.

M. OLIVER: La question est de quelque importance, et elle a été soulevée afin d'être examinée du point de vue où je l'ai placée.

M. BORDEN: Rien ne s'oppose à ce qu'elle soit discutée.

M. OLIVER: Que la compagnie mette à profit le pouvoir qui lui est donné d'émettre des obligations pour un chiffre plus élevé, et il deviendra certainement plus difficile pour le pays de prendre en mains la direction de l'entreprise. Supposez que la compagnie émette pour 175 millions d'obligations, il vous faudra en désintéresser les porteurs avant de pouvoir vous saisir de l'entreprise. Dans l'état actuel des choses, le total des obligations serait de 100 millions, et, si la compagnie avait exercé jusqu'à cette limite l'autorisation qui lui a été accordée, le pays n'aurait que 100 millions à racheter. Il me semble qu'il y a entre la présente émission et celle que l'on projette d'autoriser une différence très sensible, supposé que le jour vienne où le pays juge à propos de se charger de l'entreprise, et de l'exécuter à titre d'œuvre nationale.

M. LANCASTER: Je crois que mon honorable ami d'Edmonton se méprend quelque peu sur l'effet de cette disposition. Si l'honorable député veut bien relire l'article 5 du projet de loi tel qu'il a été primitivement imprimé, il verra que le comité des chemins de fer n'y a rien changé. Cet article 5 dit:

Rien dans la présente loi ne touche ni ne diminue les droits que possède le Gouvernement du Canada, sous le régime ou en vertu des dispositions de l'article substitué par l'article 5 du chapitre 128 des lois de 1906, à l'article 43 du chapitre 103 des lois de 1894.

Cet article est maintenu ici sans modification aucune, et voici ce qu'il décrète:

Sa Majesté, ses héritiers et successeurs peuvent en tout temps prendre la possession et la propriété desdits canaux et ouvrages, ainsi que de tous droits, privilèges et avantages de la compagnie, en donnant à la compagnie une semaine d'avis de son intention de ce faire, et dès lors la propriété desdits canaux, ouvrages, droits, privilèges et avantages passera à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs; et à titre d'indemnité Sa Majesté paiera à la compagnie la valeur des travaux d'études, de préparation de plans et autres sur le terrain, effectivement exécutés par la compagnie jusqu'à la date dudit avis, ainsi que la valeur de tous biens tangibles de la compagnie dont il peut être ainsi pris possession, les dites valeurs devant être déterminées par trois arbitres ou la majorité d'entre eux, dont l'un doit être choisi par Sa Majesté, un autre par la compagnie, et le tiers arbitre par les deux premiers.

Après y avoir réfléchi, l'honorable député verra que, le pouvoir d'émettre des obligations fût-il pour un million ou pour vingt, l'indemnité à payer est la même. Le Gouvernement n'est pas responsable d'un sou de plus par cette loi qu'il ne l'aurait été si la faculté d'émettre des obligations était restée à 35 millions comme par la première charte. Nous avons au comité des chemins de fer consacré deux séances à l'étude de cette question, afin de bien nous assurer que c'était là l'effet de l'article, et le comité est demeuré convaincu que nous étions amplement protégés en ce qui regarde l'objection soulevée par l'honorable député.

M. OLIVER: Je ne voudrais pas passer pour faire de l'opposition au projet de loi,

mais je dois dire que les explications de mon honorable ami ne me semblent pas répondre à l'objection que je soulève. Si la compagnie est autorisée à émettre des obligations, le Parlement ne saurait, en équité, ni même en droit, à mon sens, passer outre.

M. LANCASTER: Nous avons une disposition précise, une condition formelle.

M. OLIVER: Même s'il y a là une condition formelle, je ne pense pas que le Gouvernement puisse équitablement ne pas tenir compte du droit des tiers, de ceux qui, parmi le public, auront acheté de ces obligations que l'on aura permis à la compagnie d'émettre et qu'elle aura émises. Si à la suite de l'autorisation ainsi expressément donnée par le Parlement, la compagnie émet des obligations, le Parlement, à mon sens, ne pourrait pas plus tard échapper à cette responsabilité.

M. COCHRANE: Avec cette disposition dans la loi, hésiteriez-vous à acheter une obligation?

M. OLIVER: Je regrette de dire que je m'abstiendrais.

M. COCHRANE: C'est simplement une manière de poser la question.

M. OLIVER: Je ne crois pas que ce soit une bonne manière de la poser. Le Parlement ne devrait pas autoriser un acte qui pourra se réaliser et lui faire encourir une responsabilité que tôt ou tard, dans des circonstances auxquelles nous nous attendons, l'équité lui commanderait d'assumer. On ne sait quelles représentations seraient faites au public pour l'engager à acheter ces obligations, ni à quel prix on les vendrait. Il arrive parfois que les obligations se vendent bien au-dessous du pair. Je ne dis pas qu'il en doive être ainsi, mais on peut penser que cette compagnie, autorisée à le faire, émettra les obligations que le Parlement lui donnera le pouvoir d'émettre, et, ces obligations ayant été émises, si plus tard le Parlement ou le Gouvernement du Canada voulaient se charger de construire ce canal, il faudrait les payer comme partie des réclamations de la compagnie. Je serais parfaitement satisfait si le Gouvernement voulait bien dire de deux choses l'une: ou que ce droit d'émettre des obligations ajoute à sa responsabilité ou qu'elle n'y ajoute absolument rien. Que le Gouvernement prenne sur lui de déclarer que l'assentiment de la Chambre à cette disposition ne modifie en rien l'état des choses, et cela me suffit; mais je tiens à ce que le Gouvernement fasse cette déclaration sous sa propre responsabilité.

M. BORDEN: J'ai déjà donné mon opinion à l'honorable député. Mon honorable ami appréhende que, dans le cas où il serait émis pour 100 millions de dollars d'obligations, ceux qui en seraient les porteurs n'aient le droit de les faire valoir, nonobstant les dispositions de la loi primitive.

M. OLIVER: En effet.

M. BORDEN: Ce ne serait toujours pas une réclamation légale. Mais il a parlé de prétentions que l'on pourrait faire valoir devant cette Chambre en invoquant une injustice commise à leur détriment.

M. OLIVER: C'est cela

M. BORDEN: Son avis est que, en reculant la limite du pouvoir d'émettre des obligations, c'est augmenter le danger venant d'une source de cette sorte.

M. OLIVER: Précisément.

M. BORDEN: Nous allons adopter ces dispositions et décider que le projet de loi demeure devant le comité général.

Sur l'article 3 (prolongation du délai pour la construction).

M. LANCASTER: Le premier amendement tend à substituer le mot "mis" au mot "a" dans la 19e ligne. Le mot "tous" est retranché de la 23e ligne, pour plus de conformité aux règles de la grammaire, et après "1894" sont ajoutés les mots "et celles qui le modifient", de manière que la compagnie jouisse des pouvoirs qui lui ont été primitivement accordés comme de ceux qui lui ont été conférés par les lois subséquentes. Le mot "ou" dans la 26e ligne est supprimé, et le mot "et" lui est substitué, ce qui rend conditionnelle, et non plus facultative, l'expression "mis en service".

Sur l'article 4.

M. LANCASTER: Par une modification à cet article, nous renouvelons une disposition votée l'année dernière en vue des droits des provinces, de la manière qui suit:

Rien dans la présente loi ni dans aucune autre loi régissant ou touchant la compagnie, ne peut être interprété comme devant permettre ou donner à la compagnie le pouvoir d'entrer sur les terres publiques des provinces de l'Ontario ou de Québec, ou de les prendre ou utiliser, sans le consentement des lieutenants-gouverneurs en conseil des provinces respectives, sauf dans la mesure nécessaire pour la construction du canal et des ouvrages nécessaires s'y rattachant, et pour produire l'énergie nécessaire à la mise en service du canal.

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

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA HURON AND ERIE LOAN AND SAVINGS COMPANY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 57), présenté par M. Beattie, relatif à la Huron and Erie Loan Savings Company

M. OLIVER: L'auteur de ce projet de loi aurait-il la complaisance de nous en expliquer brièvement l'objet!

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Il n'est pas ici, mais je dirai pour lui qu'il s'agit d'une compagnie de prêt bien connue, ayant son siège social à London. Elle a, en 1905, obtenu un amendement à sa charte, amendement qui l'autorisait à émettre des obligations et à recevoir des dépôts jusqu'à concurrence d'une somme égale à quatre fois et trois quarts le chiffre de son capital versé. Le fonds de réserve de la compagnie s'est accru depuis, et l'on propose de substituer le mot "cinq" aux mots "quatre et trois quarts". L'affaire a été débattue au long devant le comité et les dispositions que l'on nous soumet ont été adoptées sans une seule voix contre. La compagnie a tenu à l'égard de ses actionnaires une conduite sage; elle a mis de côté des sommes considérables, qui atteignent, je crois, le chiffre de son capital versé.

Les fondateurs firent observer qu'avant de se présenter au Parlement ils avaient consulté leurs agents en Grande-Bretagne, qui consentirent volontiers à ce qu'on demandât ce pouvoir supplémentaire, qui leur donnerait le droit de faire l'émission d'environ $600,000 valant de débentures additionnelles, somme qui serait disponible pour prêts au Canada et surtout dans l'Ouest.

M. OLIVER: Le ministre est-il convaincu que l'augmentation de l'actif répond à ce nouveau pouvoir?

M. WHITE: Parfaitement. Rien ne semble s'opposer à la concession du pouvoir demandé.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA NORTHWEST GUARANTEE AND ACCIDENT INSURANCE COMPANY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 46), présenté par M. McKay, concernant la Northwest Guarantee and Accident Insurance Company.

M. OLIVER: Je ne sache pas qu'on ait encore fait connaître au comité l'objectif du bill, et il conviendrait de nous donner quelques éclaircissements.

M. McKAY: Ce bill est basé sur le bill modèle, la loi d'assurance de 1910, et l'article expose les objectifs visés par cette disposition. Si l'honorable député, tient à s'éclairer sur quelque question se rattachant au bill, je serai bien aise de lui donner les renseignements demandés.

M. OLIVER: Je tiens seulement a obtenir une déclaration autorisée sur l'objectif visé par le bill. Je ne m'oppose nullement à son adoption.

(Il est fait raport sur le bill.)

M. LANCASTER.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA CANADA WESTERN TRUST AND MORTGAGE COMPANY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 29), présenté par M. Meighen, tendant à accorder l'autorisation législative à la Canada Western Trust and Mortage Company.

Sur l'article 1er (interprétation).

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Il s'agit ici de l'autorisation législative habituelle. On a modifié le nom de la compagnie et quelques autres dispositions de moindre importance du bill. Les dispositions de ce projet de loi sont calquées sur celles figurant dans les autorisations de compagnies d'hypothèques. L'objectif de la compagnie est de faire des prêts sur immeubles et autres valeurs négociables au Canada. La compagnie est autorisée à faire émission d'obligations et à accepter des dépôts comme d'ordinaire.

M. OLIVER: La tendance invariable est de s'écarter du bill modèle, et si on s'écarte du modèle, il conviendrait que le ministre nous signalât le fait.

M. WHITE: Le projet de loi ne s'écarte nullement de ce qu'on appelle le bill modèle. Tous ces bills sont l'objet d'une délibération attentive de la part du comité des banques et du commerce, et le comité voit d'un œil de défiance toute amplification des pouvoirs accordés par le bill modèle.

M. OLIVER: Cette compagnie semble avoir été capitalisée à un chiffre élevé.

M. WHITE: Il a été souscrit $400,000 et acquitté $100,000. Il n'existe pas de précédent établi touchant la totalité du capital autorisé de ces compagnies.

M. OLIVER: Le chiffre de la somme acquittée semble minime relativement au capital.

M. WHITE: Le bill suit la formule et le précédent ordinaire touchant le chiffre du capital acquitté. Quant au chiffre du capital autorisé, il est facultatif; seulement, il faut qu'on le fournisse.

Sur l'article 7 (délai fixé pour l'obtention du certificat).

M. OLIVER: Il figure d'ordinaire une disposition touchant la prorogation du délai par décret du conseil.

M. WHITE: La disposition qui figure ici à cet égard est similaire à celle du bill principal.

M. OLIVER: C'est une disposition peu convenable.

M. WHITE: Dans certaines circonstances il pourrait être peu équitable de ne pas

proroger le délai, et à titre de sauvegarde la chose est laissée ici à la décision de l'exécutif.

M. OLIVER: Je ne veux nullement retarder l'adoption du bill. Si cette disposition est conforme au bill je consens volontiers à ce qu'on l'adopte sans discussion.

M. WHITE: Si l'honorable député veut bien consentir à ce que cet article soit réservé, j'examinerai le bill modèle. Cela va sans dire, je ne suis pas chargé de ce projet de loi.

M. OLIVER: L'initiateur du bill pourrait peut-être nous renseigner à cet égard.

M. MEIGHEN: Je ne saurais dire si cette disposition cadre avec le bill modèle ou si elle est empruntée de la loi des compagnies. On a toutefois, je le sais, soumis ce bill au département des Finances; M. Fitzgerad y a apporté d'importantes modifications et offert nombre de suggestions, dont la plupart ont été acceptées par les initiateurs; mais quant à l'article 7, on n'y a rien modifié; de sorte que cette disposition, je suppose, n'offre rien d'insolite. A mon avis, cette prescription figure dans la loi des compagnies; mais, cela va sans dire, à moins qu'il ne figure dans le deuxième partie de cette loi, l'article ne se trouve pas de fait incorporé dans ce bill, sauf par prescription spéciale, cette disposition, si je ne me trompe est empruntée à la loi des compagnies.

M. OLIVER: A mon avis, il n'y a pas lieu d'insérer ici de disposition portant prorogation de délai, au gré de l'exécutif. Nous accordons l'autorisation législative à l'établissement d'une compagnie, et cela à certaines conditions, et advenant que ces conditions ne se réalisent pas, il est de simple justice que le Parlement lui-même soit seul autorisé à accorder la prorogation de délai. Je ne veux pas en dire davantage; mais, je le répète, cette proposition me semble juste et je tiens à consigner ici publiquement mes vues à cet égard.

(L'article 7 est réservé.)

Sur l'article 9 (pouvoirs d'association d'agences).

M. OLIVER: Je désire quelque éclaircissement au sujet de l'expression " association d'agences " figurant à la note marginale.

M. MEIGHEN: L'article 2, dans la mesure où il attribue à la compagnie le pouvoir de faire des affaires à titre d'agence, ne produit que ce seul effet. La compagnie est autorisée à établir les relations de principal et d'agent entre celui qui fournit les fonds et elle-même. Si l'article 9 n'était pas là, au lieu des relations de principal et d'agent, leur situation serait celle de deux entrepreneurs, le porteur d'obligations et la compagnie. L'article en discussion permet à la compagnie d'établir d'autres relations, non pas celles de dépositaire ou "trustee", mais bien celles de principal et d'agent.

M. OLIVER: Est-ce là l'autorisation d'ordinaire donnée à pareilles compagnies?

M. MEIGHEN: Je sais que cette autorisation s'accorde souvent.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 11 (pouvoirs d'emprunt, dépôts, limitation des engagements envers le public).

M. OLIVER: Je désire être éclairé au sujet de cette restriction de la responsabilité envers le public.

M. MEIGHEN: Le comité a débattu la question à fond. Voici à quoi tout se résume aujourd'hui. La totalité des engagements que la compagnie peut contracter envers le public, y compris sa responsabilité pour les dépôts et les emprunts, ne doit jamais dépasser quatre fois le capital-actions acquitté.

M. OLIVER: Faut-il entendre par là que le public ne saurait avoir recours contre la compagnie au delà de ce chiffre?

M. MEIGHEN: Non. Si la compagnie outrepasse ses pouvoirs, et contracte des engagements au delà de ses pouvoirs, elle ne saurait se soustraire à ses obligations, sous prétexte qu'elle a outrepassé ses pouvoirs.

M. OLIVER: A titre de simple profane, je pense qu'il serait possible de donner pareille interprétation à ce texte.

M. MEIGHEN: Non. On pourrait faire défense à la compagnie de se servir de débentures au delà du chiffre fixé par le bill; mais au cas où on n'aurait pas fait pareille défense à la compagnie, ceux qui auraient prêté l'argent auraient recours contre elle.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 12 (réduction du capital).

M. OLIVER: Est-il d'usage d'accorder à une compagnie l'autorisation de réduire son capital-actions, sans consulter quelque autre autorité?

M. MEIGHEN: Oui, cette autorisation est assez fréquente. La formule ordinaire porte que la compagnie peut réduire son capital mais pas au-dessous de $100,000. C'était bien là la rédaction primitive; mais le comité a relevé le chiffre de $100,000 à $500,000.

M. OLIVER: Et cela sans consulter ni le ministre des Finances, ni l'exécutif, ni aucune autre haute autorité?

M. MEIGHEN: Non.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 15 (émission d'obligations nominatives).

M. OLIVER: L'initiateur du bill voudrait-il bien dire au comité ce qu'il faut entendre par l'expression "d'obligations nominatives" figurant dans cet article?

M. MEIGHEN: M. Palmer, qui fait autorité en matière de lois touchant les compagnies, établit la différence entre obligations et obligations nominatives, comme étant similaire à celle existant entre hypothèque et acte d'hypothèque. Je ne sache point que cette définition jette une bien vive lumière dans l'esprit de mon collègue.

M. OLIVER: Vous avez parfaitement raison.

M. MEIGHEN: Voilà la définition donnée par la plus haute autorité en matière de lois sur les compagnies. Le ministre des Finances présente la chose sous un autre jour. Si je ne me trompe, il s'agit tout simplement de donner une autre forme à la dette en obligations, contractée par la compagnie. A la séance tenue par le comité des banques et du commerce, le ministre des Finances a donné une explication qu'il pourrait utilement répéter ici. Cette explication ne cadre point parfaitement avec mon interprétation; mais elle pourrait élucider la question, au bénéfice de l'honorable député.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): L'expression "obligations nominatives" est bien reconnue. L'honorable député connaît sans doute familièrement les obligations qui passent de main en main. Une obligation est l'engagement pris par une compagnie de payer un certain montant à un certain temps avec intérêt à un taux fixe. Elle est revêtue habituellement du sceau et c'est simplement une preuve de l'engagement pris par une compagnie de rembourser des sommes dont elle a reçu l'équivalent à une date fixe et à un taux stipulé d'intérêt.

M. OLIVER: Est-elle transférable sans enregistrement?

M. WHITE: L'obligation est transférable de la main à la main. Les chemins de fer, les compagnies de transport et les autres compagnies qui émettent des obligations ou des bons, se servent quelquefois de l'expression "interchangeably" relativement à ce genre de garantie. C'est une obligation de payer $100, $500 ou $1,000 à une certaine date ou a un certain temps. Ces garanties se transmettent de la main à la main et sont négociables. Le titre désigné sous le nom de "débenture stock" est ce qu'on appelle le capital inscrit et a le même caractère que le capital inscrit du Canada. Le "debenture stock" a été imaginé pour répondre au fait que si vous possédez une obligation payable au porteur et si vous la perdez, vous pouvez éprouver la crainte que quelqu'un puisse la trouver et la passer à un tiers, sans déclarer qu'il n'en est pas le propriétaire. En Angleterre on n'aime pas les titres au porteur. Ils préfèrent ce qu'ils appellent les obligations inscrites ou nominatives. C'est absolument la même chose que l'obligation au point de vue de l'engagement pris par la compagnie, sauf qu'au lieu de pouvoir être transmis au porteur de la main à la main, comme une valeur négociable, le nom du porteur du titre est inscrit sur un registre conservé par la compagnie dans ce but. Par exemple si A possède pour mille dollars de "debenture stock" et s'il veut en faire le transfert à B, au lieu de lui remettre une obligation payable au porteur, il envoie son avoué au bureau de la compagnie et fait le transfert sur les registres de la compagnie, absolument comme s'il voulait enregistrer un transfert d'action. En d'autres termes, le "debenture stock" est plus sûr pour le porteur et pour la compagnie. La disposition contenue dans cette loi pour l'émission de titres nominatifs est d'usage courant dans les compagnies de prêt.

M. OLIVER: Ce "debenture stock" donne-t-il le droit de vote.

M. WHITE: Le mot "stock" prête à la confusion. Ces titres ne sont pas analogues aux actions détenues par les actionnaires d'une compagnie. C'est un obligation nominative qui est considérée par la compagnie comme une simple obligation. Elle est transférée de la manière que j'ai indiquée, avec l'idée d'éviter une perte. Je puis donner à mon honorable ami l'assurance que ces titres sont d'un usage courant.

M. OLIVER: Ce que je voulais savoir d'une façon claire, c'est qu'ils donnaient un droit de vote?

M. WHITE: Non.

Sur l'article 18 (retrait des obligations nominatives).

M. OLIVER: Est-il d'usage de permettre à une compagnie de racheter ses obligations?

M. WHITE: Une compagnie qui rachète ses obligations avec le consentement de celui qui les détient naturellement, réduit le montant de sa dette. Le Dominion a pour tous ses emprunts un fonds d'amortissement grâce auquel il rachète ses propres obligations et réduit ainsi sa dette. L'article est très régulier.

M. OLIVER: J'avais dans l'idée que ce n'était pas permis, avec l'idée qu'une compagnie qui ne serait pas honnête pourrait criminellement faire baisser la valeur

de ses obligations pour pouvoir les racheter à un prix inférieur à leur valeur réelle.

Sur l'article 22 (pouvoir d'acheter l'actif d'autres compagnies).

M. OLIVER: Ce pouvoir est très étendu. Est-il d'usage courant?

M. WHITE: Absolument. Les compagnies sont autorisées à acquérir les entreprises d'autres compagnies similaires pourvu qu'elles se conforment aux exigences de la loi. Ordinairement, il faut que la convention pour la vente et l'achat soit approuvée par les actionnaires des deux compagnies convoqués à une assemblée extraordinaire; qu'une certaine proportion des actionnaires votent en faveur du projet; qu'un dépôt d'une certaine importance soit versé par l'acheteur et que, pour devenir effective, cette convention soit approuvée par le conseil du trésor. Je pense que c'est une disposition qui sauvegarde les droits de la minorité.

M. OLIVER: Il me semble que les affaires d'une compagnie de prêts hypothécaires sont un peu de la même nature que les affaires d'une banque et je demanderai au ministre des Finances s'il pense qu'il soit convenable de lui donner le pouvoir de vérifier les renseignements qui lui sont fournis annuellement d'après la loi par ces compagnies hypothécaires. Le bill contient une disposition pour que, dans l'intérêt public, la compagnie fasse au ministre des Finances certaines déclarations sur ses opérations, mais je ne vois aucune obligation pénale imposée à défaut de remise de ces renseignements ou aucune disposition permettant au ministre de les vérifier.

M. MEIGHEN: Le paragraphe 2 de l'article 26 prévoit une amende dans le cas de négligence à se conformer à l'article 26 et la loi générale des compagnies qui est applicable à cette compagnie prévoit aussi une amende.

M. OLIVER: Il n'y a pas de disposition relative à la vérification de ces rapports par le ministre.

M. WHITE: Cela soulève une question très complexe. Ces compagnies de prêts font des rapports donnant le montant de leurs dettes envers le public, le montant de leur garantie, leur actif, leur passif et le taux moyen de l'intérêt; la loi dit aussi que les garanties seront distinctes. Mais autant que je puis le savoir, la loi n'a jamais été jusqu'à obliger le ministre à examiner les opérations d'aucune de ces compagnies pour vérifier leur déclaration. Ce serait des instructions trop considérables à donner au ministre des Finances que de l'obliger à faire une enquête sur la valeur et la nature des différentes garanties. La loi générale des compagnies impose une pénalité pour les faux rapports.

M. MEIGHEN: Que conseillerait mon honorable ami (M. Oliver) pour donner au ministre le pouvoir de faire une enquête et de vérifier?

M. OLIVER: Je ne donne aucun conseil, mais je ferai remarquer que s'il est d'intérêt public que le ministre soit informé des détails des opérations d'une compagnie, il va sans dire qu'il devrait pouvoir se rendre compte lui-même que les renseignements qui lui sont donnés sont exacts.

M. MEIGHEN: Voulez-vous dire par une inspection extérieure ou par une vérification.

M. OLIVER: Je ne conseille rien.

M. MEIGHEN: La loi des compagnies oblige les fonctionnaires de la compagnie a faire leurs déclarations sous serment.

Sur l'article 7 (délai).

M. WHITE: Cet article est resté en suspens et je constate que ses termes sont précisément les mêmes que ceux d'un article similaire de la loi de la British Western Loan Co., qui est considéré comme un modèle de bill.

M. OLIVER: Je n'ai pas l'intention de m'opposer à la disposition de l'article, mais je tiens à ce qu'il soit pris note que, dans mon opinion, ce n'est pas une disposition régulière.

(Rapport est fait du bill.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA WESTERN CANADA MORTGAGE CORPORATION.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 62), présenté par M. Stevens, tendant à constituer en corporation la Western Canada Mortgage Corporation

Sur l'article 32 (actions privilégiées).

M. OLIVER: A propos de l'article 32, le bill ne suit pas exactement le bill que nous venons d'adopter. Je crois qu'il n'y a pas de dispositions relativement aux actions privilégiées dans l'autre bill. S'il y en a une, elle m'a échappé. Cet article ainsi rédigé donne un pouvoir assez étendu aux administrateurs de la compagnie. Je voudrais comprendre clairement l'affaire.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Si mon honorable ami veut prendre le paragraphe 3 de l'article 32, il constatera que

Nul règlement de l'espèce.....

C'est-à-dire pour créer et émettre une partie du capital-actions comme capital de préférence.

. . .n'a de vigueur ou effet tant qu'il n'a pas été sanctionné par les actionnaires, soit par écrit soit par un vote des actionnaires présents ou

représentés par fondés de pouvoir à une assemblée générale de la compagnie régulièrement convoquée pour cet objet, lesdits actionnaires, présents à l'assemblée ou représentés par fondés de pouvoirs, et possédant au moins les deux tiers du montant versé sur les actions de la compagnie.

D'après mon interprétation, cela veut dire que si les actionnaires désirent créer entre eux un capital de préférence, leur résolution n'affecterait en rien les droits du public. Par conséquent, je ne vois aucune objection à l'adoption de l'article. Il est généralement admis que les actions privilégiées peuvent être réservées dans une compagnie si des garanties sont prévues comme dans le cas actuel, c'est-à-dire par un vote des deux tiers des actionnaires.

M. OLIVER: Je ne demande pas ce qui se passe entre les actionnaires et le public, mais entre les différents actionnaires de la compagnie. En lisant par hasard l'article, il me semble que c'est donner l'occasion à un groupe hostile d'actionnaires de favoriser certains de leurs intérêts aux dépens des autres actionnaires. Si un article semblable doit être inséré dans le bill, les intérêts des actionnaires devraient être suffisamment protégés.

M. TURRIFF: Les actionnaires ne souffriraient pas. Habituellement, quand du capital ordinaire est émis et payé, la compagnie qui désire obtenir plus d'argent pour des prêts émet des actions privilégiées, c'est-à-dire une préférence par rapport au capital ordinaire, mais cela donne plus de valeur au capital ordinaire que si le capital de préférence n'avait pas été émis, parce qu'avec le capital de préférence la compagnie peut se procurer de l'argent à un bon taux d'intérêt. Cela ne déprécie pas au contraire la valeur du capital ordinaire et si cela convient aux deux tiers des porteurs d'actions ordinaires, cela suffit.

M. OLIVER: Il n'est pas dit dans l'article que cette opération devra être appuyée par les deux tiers, mais que les deux tiers des actions devront être représentées; et la décision sera prise à la simple majorité.

Sur l'article 45 (terme de possession d'immeubles).

M. OLIVER: Quel sera l'objet de cette disposition?

M. WHITE: Dans la loi générale sur les compagnies il y a des dispositions concernant les conditions dans lesquelles une compagnie peut posséder des immeubles. Cette disposition spéciale concerne les immeubles que la compagnie pourra acquérir, les conditions auxquelles ces acquisitions pourront être faites ou annulées et, dans certains cas, la prolongation par la couronne des délais accordés.

M. OLIVER: Quel sera l'effet de cet acticle dans la pratique?

M. WHITE: La compagnie devra se défaire de ses immeubles dans les délais prescrits par sa charte; sinon les immeubles pourront être confisqués, à moins que la couronne consente à prolonger le délai.

M. BORDEN: Cette disposition est généralement mise dans les chartes pour empêcher les compagnies d'absorber les immeubles. Une compagnie peut se trouver dans l'obligation d'acheter un immeuble sur lequel elle a une hypothèque; par cet article, elle devra s'en défaire dans un délai de dix ans.

M. OLIVER: Il serait naturel de supposer que si une compagnie achète des immeubles et les paie, elle peut les conserver aux mêmes conditions qu'un particulier, mais ce bill et d'autres semblables, nient ce droit. Dans la pratique, cette disposition causera-t-elle des embarras à la compagnie, ou n'est-elle là que pour la forme?

M. WHITE: Toute cette législation repose sur l'ancienne doctrine des biens de main-morte; comme les associations étaient supposées exister à perpétuité, on considérait qu'il était contraire à l'intérêt public de leur permettre de détenir des immeubles indéfiniment. Dans la pratique, je crois que les compagnies se conforment à ces dispositions, pour ne pas s'exposer à la confiscation.

M. OLIVER: Dans la ville d'Edmonton la National Trust Company et la Canada Permanent Mortgage Corporation se sont construits de très jolis édifices. Si ces compagnies doivent être astreintes à une disposition comme celle-ci, elles pourront se trouver dans un grand embarras.

M. WHITE: J'appelle l'attention de mon honorable ami sur l'article du bill qui fait une exception pour les immeubles réellement occupés par la compagnie.

M. OLIVER: Dans les deux cas que je viens de citer, les compagnies occupent une partie de l'édifice, mais elles sont loin d'occuper le tout ou même la moitié. C'est une question de savoir, si dans un cas comme celui-là, l'immeuble est réellement occupé par la compagnie.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois.)

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA CANADA PERMANENT MORTGAGE CORPORATION.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 66), déposé par sir Edmund Osler, concernant la Canada Permanent Mortgage Corporation.

Sur l'article 1er (amendement à la charte).

M. OLIVER: L'étude de ce bill présente des difficultés. Il s'agit de modifier un loi antérieure et des explications nous seraient très utiles.

M. BARKER: Le bill a été déposé par sir Edmund Osler, mais j'en connais passablement les détails. Comme tout le monde le sait, cette compagnie est une des plus anciennes et des plus solides que nous ayons dans Ontario. Elle demande certaines modifications à sa charte, comme par exemple pour l'élection des directeurs.

On voudrait qu'une assemblée générale des actionnaires présents, après un avis régulier, puisse changer le nombre des administrateurs pas plus de vingt ni moins de dix. Deux autres amendements de peu d'importance, concernant les obligations. Un autre article autorise la compagnie à acquérir des fractions d'actions, avec l'obligation de les vendre dans un court délai.

M. OLIVER: Si ces dispositions sont conformes aux précédents, comme l'honorable député nous en donne l'assurance, je ne vois pas qu'il puisse y avoir d'objection. Il s'agit d'une compagnie bien connue et d'une haute réputation.

Sur l'article 2 (obligations, etc.).

M. PERLEY: La Canada Permanent fonde la Canada Permanent Trust Company, en vertu d'un bill qui est inscrit à la suite de celui-ci, sur le feuilleton d'aujourd'hui. L'intention de la première compagnie est d'acquérir presque toutes les actions de la seconde. On désire avoir une compagnie de fidéicommis, intimement associée à la Canada Permanent et l'article 2 autorise cette dernière à acquérir dans la compagnie de fidéicommis une proportion plus considérable des actions que dans toute autre compagnie de fidéicommis, vu qu'en réalité celle-ci appartient à la Canada Permanent Mortgage Company.

Sur l'article 3 (réunion et division des actions).

M. OLIVER: Dans la loi des banques une disposition spéciale protège les droits des porteurs de fractions d'actions. Je ne vois rien de semblable dans le présent bill.

M. BARKER: Cette disposition a été demandée par le comité et a été mise dans le bill pour écarter toute difficulté de cette nature. D'un autre côté, il est évident qu'une compagnie comme la Canada Permanent offre toutes les garanties nécessaires aux porteurs de fractions d'actions; la compagnie ne peut pas faire disparaître une fraction d'actions sans l'acheter et, par l'article en question, elle est autorisée à faire cet achat.

Sur l'article 5 (les articles de la loi des compagnies qui ne s'appliquent pas à celle-ci).

M. OLIVER: Ces articles qui ne s'appliquent pas à cette compagnie abrogent-ils quelque disposition importante de sa charte.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Non.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA CANADA PERMANENT TRUST COMPANY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 67), déposé par sir Edmund Osler, autorisant la Canada Permanent Public Trustee Company sous le nom de Canada Permanent Trust Company.

M. OLIVER: Je désirerais des explications sur ce bill.

M. BARKER: Le seul changement important est celui qui concerne le titre. On avait proposé de lui donner le nom de Canada Permanent Public Trustee Company mais quelqu'un a objecté au mot " Public " dans le titre d'une compagnie privée, et les promoteurs ont consenti à l'éliminer. Le précédent ministre des Finances était d'avis qu'il fallait éviter de donner une apparence officielle à une entreprise privée et le comité a considéré que l'emploi du mot " public " dans cette circonstance violait le principe que je viens d'énoncer. Je me rappelle que M. Fielding se montrait très sévère sur ce point et je l'ai toujours approuvé. Certaines banques ont été instituées sous des noms qu'on ne leur permettra pas de prendre aujourd'hui.

M. OLIVER: Les explications de mon honorable ami ne répondent pas à la question que j'ai posée. Je désire savoir pourquoi on accorde une charte à cette compagnie qui, d'après ce que je comprends, est une compagnie filiale de la Canada Permanent Mortgage Corporation.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Il existe beaucoup de précédents pour autoriser la formation de cette compagnie, et, de plus, je considère qu'elle sera d'un très grand avantage pour les intéressés et pour le public. La Huron and Erie Loan Company a une compagnie filiale connue

sous le nom de Canda Trust Company; la Canada Permanent Mortgage Corporation est autorisée à posséder toutes les actions de ces compagnies filiales. Une grande partie des affaires d'une compagnie de prêt pourrait être plus avantageusement administrée au moyen d'une compagnie filiale de fidéicommis.

De plus la Canada Permanent Mortgage Corporation, en vertu de sa première charte, possédait les pouvoirs d'une compagnie de fidéicommis et pouvait agir en cette qualité; par le bill actuel, elle demande à être autorisée à engager $200,000 de son capital dans la Canada Permanent Trust Company et à agir comme fidéicommissaire, exécuteur testamentaire et agent.

Je puis ajouter qu'à l'exemple de la Huron and Erie Company elle a pris des arrangements avec ces agents à l'étranger et qu'aucune difficulté ne peut surgir concernant les porteurs d'obligations et les actionnaires. Le fonds de réserve de la Canada Permanent Mortgage Corporation est de $6,000,000, et par conséquent, ce n'est qu'une faible partie de sa réserve qu'elle engage dans cette nouvelle compagnie. En règle générale, la loi ne défend pas à ces compagnies d'acquérir des actions dans d'autres compagnies. Les principales compagnies de prêts possèdent des actions dans des compagnies de fidéicommis.

Je répète qu'il y a de nombreux précédents pour autoriser l'adoption de ce bill et que cette compagnie est de nature à rendre de grands services; de concert avec la Canada Permanent Company elle deviendra un facteur important dans les affaires de ce pays. L'emploi du mot "public" offrait des objections parce qu'en Angleterre il existe un fonctionnaire officiel connu sous le nom de " Public Trustee ".

M. OLIVER: L'honorable ministre n'ignore pas que le public voit d'un mauvais œil cet entrecroissement de directeurs à la tête de nos institutions financières. Si j'ai demandé des explications sur le cas qui nous occupe, c'est que je voulais savoir quelles sont les attributions nouvelles que la Canada Permanent Mortgage Company peut espérer obtenir par la fondation de cette compagnie filiale et quelles seront les charges nouvelles qui pèseront sur son fonds de réserve.

Des explications que l'honorable député vient de nous fournir je crois avoir le droit de conclure que le but de cette compagnie est de permettre à la Canada Permanent Mortgage Corporation de poursuivre un genre d'affaires qui échappe aujourd'hui à sa main, mais qu'elle se propose d'exploiter en utilisant à cette fin une partie du capital qu'elle détient maintenant. Est-ce bien ainsi que je dois comprendre la question?

M. WHITE: Mon honorable ami se sert des mots "une partie du capital qu'elle détient maintenant." Je l'ai déjà fait observer, le montant que l'on pourrait distribuer parmi les actionnaires de la Canada Permanent Mortgage Corporation, s'il fallait opérer ce partage en aucun temps, serait de $250,000, somme insignifiante, si on la compare à la réserve; il n'y a donc pas incompatibilité quant au capital. Une très légère partie de cette réserve se trouve en jeu ici. Sans doute, on doit supposer que cette compagnie administrera ses affaires en la façon voulue; dans ce cas, ce serait un avantage et non pas un malheur. Cela permettra à la Canada Permanent Mortgage Corporation d'aider efficacement cette compagnie de prêts et vice versa; si l'administration ne laisse pas à désirer—ainsi qu'il en a toujours été dans le cas de la Canada Permanent Company.

Nous aurons une compagnie de prêt et une compagnie fiduciaire qui se développeront, je l'espère, pour l'avantage du public et pour celui des détenteurs d'actions et d'obligations.

M. OLIVER: Je ne mets pas en doute le caractère sérieux que revêt la mise de fonds de la Canada Permanent Mortgage Corporation; je ne veux pas non plus laisser entendre que l'organisation de cette compagnie suivant les conditions qu'indique ce projet de loi, nuira tant soit peu à la Canada Permanent. Je veux simplement établir devant ce comité la nature des relations qui existent entre ces deux sociétés. J'estime que la description que j'en donne est exacte, en somme. Je me figure que s'il existe au Canada une compagnie qui pourrait à bon droit réclamer le droit ou le privilège d'organiser une compagnie filiale de la nature de celle-ci, c'est bien la Canada Permanent. Je n'entends pas que l'on infère de tout cela que je veux laisser supposer le contraire; mais, ainsi que je l'ai déjà dit, l'opinion publique s'intéresse assez vivement à l'organisation des institutions financières du pays à l'heure qu'il est; il vaut mieux que nous connaissions exactement la portée possible d'une loi que le Parlement établit. Me permettra-t-on de poser la question sous ce jour à seule fin de me renseigner? La position de la Canada Permanent Mortgage Corporation vis-à-vis cette compagnie de prêts dont il est question ressemble-t-elle tant soit peu à celle d'une banque autorisée qui a, dans un certain sens, le pouvoir d'exploiter une banque particulière qu'elle tient à sa discrétion, tout cela, au point que si la banque elle-même est soumise au statut relatif aux banques, elle puisse prélever sur les affaires traitées par sa succursale, ou cette organisation particulière, des profits extraordinaires?

Est-ce le but de l'organisation d'une compagnie de fidéicommis qui se rattache à

une institution de prêts bien établie et dont les affaires sont administrées avec prudence et honnêteté, de permettre à cette société, au moyen d'une organisation subalterne, de faire des transactions qu'elle ne pouvait tenter en sa qualité de société de prêts, transactions qui seraient de nature à lui rapprter des profits dans une plus large mesure que ne le serait celle des avantages qu'elle pourrait retirer de la chartre qui la régit? Si ce n'est pas là le but de cette organisation filiale, je me demande ce que peut bien être cette fin. Si ce projet de loi tend simplement et uniquement à agrandir la sphère d'action de la compagnie primitive, sans augmenter la responsabilité de cette dernière au delà d'un certain montant fixé d'avance, nous aimerions à le savoir.

M. WHITE: La Canada Permanent Savings and Loan Company, quand il s'agit d'actions de compagnies constituées civilement, à l'instar de cette compagnie de fidéicommis, voit ses pouvoirs diminués par la proposition que nous adoptons maintenant beaucoup plus que ne le sont d'autres sociétés de crédit auxquelles nous donnons l'existence civile.

M. OLIVER: Qu'il soit bien compris que je ne m'oppose pas à ce projet de loi ou que je m'attaque à cette compagnie en particulier. Je tiens simplement à bien connaître la nature de cette dernière.

M. WHITE: Dans ce cas, mon honorable ami devra constater que non seulement cette disposition est bien de mise en ce qui concerne la Canada Permanent, mais encore qu'elle comporte une restriction beaucoup plus accentuée que ne l'est celle qu'on trouve dans les statuts qui se rapportent aux compagnies de prêts auxquelles ce Parlement a donné l'existence civile. Je signale à mon honorable ami le projet que nous avons débattu avant la suspension de la séance. La compagnie dont il s'agit—et c'est aussi le cas d'autres institutions de cette nature—a le droit d'acheter ou de placer des débentures, obligations, actions et autres garanties de tout gouvernement, de toute municipalité, de toute corporation scolaire, de toute banque autorisée ou de toute compagnie dont l'existence civile est reconnue au Canada. Qu'est-ce que cela signifie? Que toute compagnie de prêt de la nature de celles que ce Parlement a constituées civilement au cours de ces dernières années peut placer ses fonds dans l'achat d'actions entièrement acquittées d'aucune compagnie de fidéicommis, si cette dernière est reconnue civilement au Canada.

Le statut primitif concernant la Canada Permanent Company contenait une restriction en ce sens qu'il ne permettait pas à l'intéressé de placer même $250,000 dans l'achat d'actions d'une compagnie fiduciaire. On fait observer que déjà cette compagnie jouit d'une partie des pouvoirs accordés à une compagnie de prêts d'après sa charte primitive; que sa réserve représente plusieurs millions qu'elle pourrait distribuer, si elle le voulait, parmi ses actionnaires, et que ces $250,000 ne sont qu'une très faible partie de cette réserve.

Etant donné que toutes les autres compagnies de prêts sont constituées civilement et qu'elles ont le pouvoir d'acquérir les actions des compagnies reconnues par l'Etat, y compris les compagnies de fidéicommis les promoteurs de ce projet de loi demandent qu'on leur permettent de consacrer l'excédent de leurs fonds à l'achat, jusqu'à concurrence de $250,000, d'actions de la compagnie dont il est question maintenant. Je suis convaincu que non seulement cette requête est faite de bonne foi, mais encore que les affaires de cette compafnie seront administrées d'après les données suivies par toute autre association de cette nature et que les directeurs, des hommes du type de ceux qui auront des intérêts dans la Canada Permanent Company, verront à ce que cette administration ne laisse aucunement à désirer. De sorte que, en définitive et dans un certain sens, si l'on augmente les pouvoirs de la compagnie, ces derniers ne diffèrent pas de ceux que nous avons octroyées aux compagnies fiduciaires, dont le libre exercice sera au bénéfice du public et à celui du public également. L'occasion est souvent offerte à une compagnie de prêts de fusionner avec une compagnie qui remplit la fonction de fidéicommis. Une compagnie de prêts qui fait affaires dans un certain milieu gagnera la confiance et l'estime de plusieurs, et cela au point qu'il peut arriver que certaines gens, lorsqu'ils font leur testament, n'oublient pas la Canada Permanent Trustee Company.

Il me semble que refuser à cette compagnie les pouvoirs qu'elle demande, ce serait l'empêcher d'accomplir ce que nous permettons à d'autres compagnies de prêts de faire. Je comprends parfaitement que mon honorable ami ne s'oppose pas à ce projet de loi, mais qu'il veut simplement se renseigner plus à fond sur tous ces détails.

M. BARKER: Je crois que l'honorable député qui a posé cette question avait plutôt en vue un effort pour assurer encore plus de pouvoirs à la Canada Permanent Loan Company. C'est le contraire qui se produit. La compagnie fiduciaire ne jouit certainement pas de pouvoirs aussi étendus que ceux d'aucune de ces compagnies de prêts. Elle est tenue d'avoir une comptabilité parfaite. Toutes les précautions possibles se retrouvent dans les différentes chartes accordées aux compagnies de fidéicommis afin de protéger ceux qui ne peuvent—tels les orphelins et les veuves

—s'occuper de la gestion des immeubles de leurs époux ou de leurs pères défunts et le reste. D'après ce projet de loi destiné à la reconnaissance civile d'une compagnie de fidéicommis, on permit simplement à la Canada Permanent d'acquérir des actions, mais, d'après sa chartre, elle devra apporter plus de soin et plus de précision dans la gestion de ses affaires que n'en prête une compagnie de prêts ordinaire, telle que la Canada Permanent elle-même.

Il ne s'agit pas d'un effort en vue de permettre à cette compagnie d'élargir le champ de ses opérations, non, mais il s'agit de la mettre en état de prendre des intérêts dans une compagnie dont la sphère d'action sera, et de beaucoup moins étendue que ne le sera celle de la Canada Permanent. Notre population est plus portée de jour en jour à confier les successions dont bénéficient les veuves et les orphelins à des compagnies de prêts dont l'administration ne laisse pas à désirer et dont les règlements sont sévères. Elle aime mieux agir de cette façon que de confier ses biens et ses intérêts à des particuliers dont le crédit peut disparaître d'un jour à l'autre. Il y a quelques années, la compagnie Huron et Erié obtenait une chartre subsidiaire semblable à celle dont il est maintenant question; cette compagnie—une compagnie fidéicommissaire—poursuit ses opérations, avec un succès marqué. Mais elle est liée par des règlements spéciaux qu'on peut appliquer dans le cas d'une société d'administration, et qui sont beaucoup plus sévères et plus précis, quant aux placements et à la comptabilité, que ne sont les règles qui s'appliquent à une compagnie de prêt ordinaire. Voilà pourquoi la Canada Permanent ne désire pas, à proprement parler, former une compagnie de prêts, mais plutôt prendre des actions dans une compagnie de placement de cette nature sur laquelle, j'en suis convaincu, elle aura la haute main qu'elle exercera suivant les dispositions du statut que le Parlement édictera.

Il en serait tout autrement, certes, si la Canada Permanent Company essayait d'obtenir un adoucissement de la surveillance que l'Etat doit exercer sur ces compagnies. Cette disposition a pour but de permettre à la Canada Permanent Company d'acquérir des actions dans une compagnie qui sera, à proprement parler, une compagnie de prêts, administrant ses affaires dans le sens ordinaire et strict du terme.

Sur l'article 13 (pouvoir de céder l'entreprise).

M. OLIVER: Cette modification signifie-t-elle que la vente sera décrétée par le vote des deux tiers des actionnaires, ou par celui de la majorité des actions à l'assemblée à laquelle les deux tiers des actions sont représentés?

M. WHITE: Je crois qu'il s'agit ici d'une majorité, à cette assemblée, mais il faut que les deux tiers de la valeur des actions soient présents.

M. OLIVER: En vérité, une action de plus d'un tiers du montant total des actions peut disposer de tout ce qui appartient à cette compagnie.

M. BARKER: Tout actionnaire a l'occasion d'assister à telle assemblée. On prend la majorité des actionnaires présents; il faut encore que la vente soit autorisée par le conseil du trésor.

M. OLIVER: J'estime que cette disposition est excellente, mais je tiens à savoir ce qu'elle signifie. Au cas de la vente de tout l'actif, on ne devrait la décréter qu'après avoir obtenu le vote réel de ceux qui représentra au moins les deux tiers des actions, et non pas une majorité des deux tiers des actions.

M. BARKER: On ne peut obliger les actionnaires de se rendre à ces assemblées. On ne peut voter, s'il n'y a pas, au moins, les deux tiers en valeur des actionnaires présents, parce que, dans ce cas-là, il n'y a pas quorum.

Si vous dites qu'il vous faut obtenir 80 ou 90 p. 100 il est impossible de forcer les gens à être présents.

L'honorable membre n'ignore certainement pas combien il est difficile d'obtenir que les intéressés soient présents, surtout quand il s'agit d'un établissement dont les affaires marchent bien. Il est très difficile d'obtenir les deux tiers, non pas en valeur, mais en nombre, à une assemblée, et si vous y réussissez et obtenez une telle majorité et que le conseil de la trésorerie confirme la décision, vous pouvez vous compter assez bien assuré.

M. NESBITT: Il est dit que ce sont les deux tiers en valeur des actions, n'est-ce pas?

M. BARKER: Oui.

M. WHITE: Il faut que les deux tiers soient présents.

M. OLIVER: Il n'est pas dit que les deux tiers doivent voter pour la vente de la propriété, mais que les deux tiers doivent être présents à l'assemblée, et que la majorité de ceux qui sont présents peut disposer de la propriété. Cela signifie qu'une action de plus que le tiers du nombre total des actions peut disposer de toute l'affaire.

M. NESBITT: C'est ainsi que je le comprends.

M. OLIVER: Je ne voulais pas tenir le comité à étudier ce point; mais j'étais

désireux de savoir exactement ce qui en est. Je le comprends maintenant.

M. NESBITT: Je le comprends autrement. Si l'article en question est inséré dans la loi, toutes les autres compagnies de prêt du pays vont demander la même chose.

M. OLIVER: Nous l'avons déjà adopté, au sujet d'un autre bill, ce soir.

M. BARKER: L'assemblée, qui n'est pas une réunion ordinaire, doit être convoquée pour l'approbation de cette proposition particulière. Tout député connaissant ce qu'est la convocation d'assemblées n'ignore pas la difficulté qu'il y a à obtenir la présence seulement des deux tiers des actionnaires.

M. NESBITT: Il est dit: "par voie de procuration".

M. BARKER: Il y a de la difficulté, même dans ce cas. Les deux tiers des actionnaires étant présents en personne ou représentés par des fondés de pouvoirs, l'assemblée se trouve constituée. La motion est faite, elle est adoptée ou rejetée. Si elle est adoptée, il faut qu'elle soit approuvée par le conseil de la trésorerie, et certes, c'est là une protection.

M. NESBITT: Je pense que vu que la proposition doit être approuvée par le conseil de la trésorerie, cela protège suffisamment les interessés. Si les actionnaires ne sont pas assez intéressés pour assister à la réunion ou s'y faire représenter, et si, après avoir entendu les explications des directeurs, il n'y a pas les deux tiers des actionnaires qui veuillent vendre ces actions, je ne pense pas qu'on doive les y obliger. Un tiers est une bien grande minorité pour qu'on la soumette au vœu d'une majorité des deux tiers. On ne devrait absolument pas forcer une minorité de plus d'un tiers à vendre si elle ne le veut pas. Si le point était soumis au conseil de la trésorerie par les personnes opposées à la vente, le conseil n'approuverait probablement pas la vente, je le pense bien. Mais ce à quoi je m'oppose, c'est l'insertion d'un tel article dans un bill, quand même il s'agirait du Canada Permanent. C'est une compagnie que nous respectons tous, mais peu importe. Il se présente tous les jours au comité des banques et du commerce des gens qui veulent se faire accorder de nouvelles lois comportant pour eux dix fois plus d'avantages que les anciennes, de sorte que nous avons toujours à traiter de cette question. Je soumets au ministre, qui est vraiment responsable de tous ces bills de finance, qu'il ne devrait pas laisser adopter celui-ci tel qu'il est, et qu'il faudrait décréter que ce serait les deux tiers des actions.

M. WHITE: Si je ne me trompe, mon honorable ami, qui d'ordinaire est très assidu comme membre du comité des banques et du commerce, était présent à la séance de ce comité où cet amendement a été fait.

M. NESBITT: J'étais sorti avant qu'il fût question de ce bill.

M. WHITE: L'honorable député d'Hamilton a dit qu'il fallait convoquer la réunion et donner avis à tous les actionnaires. Il n'est pas ordinaire que les deux tiers des actionnaires qui ont complètement payé leurs actions soient présents. Si nous permettons au conseil de la trésorerie d'empêcher la vente, nous assurons une parfaite garantie. Si une minorité a des griefs, elle pourra les exposer au conseil de la trésorerie. Je pense que le comité a trouvé que c'était là une excellente garantie.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.

3e LECTURE.

Après examen en comité général, de quatre projet de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 61), déposé par M. Middlebro, concernant la compagnie du chemin de fer de Simcoe, Grey et Bruce;

Le 2e (bill n° 57), déposé par M. Beattie, concernant la Huron and Erie Loan and Savings Company;

Le 3e (bill n° 46), déposé par M. McKay, tendant à autoriser la North West Guarantee and Accident Insurance Company;

Le 4e (bill n° 29), déposé par M. Meighen, tendant à autoriser la Canada Western Trust and Mortgage Company.

QUESTIONS.

SALLE D'EXERCICE MILITAIRE A MONTREAL.

M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de construire une salle d'exercice militaire au parc Lafontaine à Montréal?
2. La durée de la location dudit parc a-t-elle été prolongée? Dans l'affirmative, à quelles conditions?

M. PELLETIER: Pas à présent; mais la milice de cette partie de la ville demande que l'on construise une salle d'exexcice bientôt.

2. Il ne s'est pas fait de changement depuis le 1er octobre 1911.

GRATIFICATION DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

M. DOUGLAS demande:

Le département de la Milice et de la Défense se propose-t-il d'émettre un certificat en faveur de Levi Lachlin, de Strathcona (Al-

berta), pour le paiement de la gratification accordée aux volontaires qui ont servi lors de la campagne des fénians?

M. PELLETIER: Cette requête est au ministère, mais n'a pas encore été examinée, son tour n'étant pas arrivé.

M. BELAND: demande:

1. La demande de gratification de Théophile Rouleau, faite au nom de son père Jean Rouleau, un des vétérans (décédé en avril 1912) a-t-elle reçu l'attention du département de la Milice? Si oui, a-t-elle été acceptée?

2. Les héritiers d'un vétéran décédé depuis la sanction de la loi adoptée au cours de la dernière session (octrois aux volontaires de la campagne des fénians) ont-ils droit à ces octrois?

M. PELLETIER:

1. Cette requête a été reçue le 28 juin 1912. Elle porte le numéro 11,414 et sera examinée à son tour.

2. C'est ce qui est entendu.

SERVICE DU COURRIER ENTRE HALIFAX ET PROSPECT.

M MACLEAN (Halifax) demande:

1. Qui a l'entreprise du courrier entre Halifax et Prospect, comté de Halifax?

2. Quel est le prix payé pour ce service?

M. PELLETIER:

1. James H. Walsh.

2. $545 par année.

SERVICE DU COURRIER ENTRE SHERBROOKE ET SHEET-HARBOUR.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Qui a l'entreprise du courrier entre Sherbrooke, comté de Guysboro (N.-E.), et Sheet-Harbour (N.-E.)?

2. Quel est le prix payé pour ce service?

M. PELLETIER:

1. John S. Cameron.

2. $3,384.35 par année.

JOSEPH MORIN.

M. GAUVREAU demande:

1. Joseph Morin, autrefois un tailleur de Saint-Roch-des-Aulnaies, est-il employé par le département des Postes?

2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé?

3. Quelles sont ses fonctions?

4. Quel est son salaire?

5. Le Gouvernement sait-il que ledit Joseph Morin, à ce que l'on prétend, a été l'un des plus actifs cabaleurs du docteur Paquet, député de l'Islet, à la dernière élection?

6. Le Gouvernement sait-il que le capitaine David Bourgeault, gardien du phare de la Traverse de Saint-Roch, a déclaré avoir payé audit Joseph Morin cinq cents dollars pour être nommé à cet emploi?

7. Le Gouvernement se propose-t-il de faire une enquête en la matière?

M. PELLETIER:

1 Un nommé Joseph Morin, de Saint-Roch-des-Aulnaies, est commis ambulant des postes, dans le district de Québec.

M. DOUGLAS.

2. Le 24 juin 1912.

3. Répondu sous le n° 1.

4. $500.

5. Le ministère des Postes ne voit rien à ce sujet.

6. Le ministère des Postes ne sait rien à ce sujet.

7. Répondu sous les nos 5 et 6.

JOSEPH DUPONT.

M. GAUVREAU demande:

1. M. Joseph Dupont, de Saint-Roch-des-Aulnaies, est-il agent du département du Revenu de l'intérieur?

2. Si oui, quel est son salaire?

3. Quelle est la date de sa nomination?

4. A-t-il fait rapport?

M. NANTEL:

1. Oui.

2 $200.

3. 15 août 1912.

4. Jusqu'à présent, pas au ministère, mais il peut avoir communiqué avec le percepteur de la division, à qui il devrait faire ses rapports.

INSPECTEUR DU REVENU DE L'INTERIEUR DANS LES PROVINCES MARITIMES.

M. MACDONALD demande:

1. Quelle est la résidence et adresse de John Macdonald qui a été nommé inspecteur du Revenu de l'intérieur dans les Provinces maritimes?

2. Avant cette nomination, avait-il été employé dans le département du Revenu de l'intérieur ou tout autre département? Dans l'affirmative, quelles étaient ses fonctions?

M. NANTEL:

1. John Macdonald, jr., Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

2. Il n'a pas été employé à la connaissance du département.

LE SAUMON DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. SINCLAIR demande:

1. Est-ce qu'il existe un règlement prohibant l'exportation du saumon sock-eye frais, de la Colombie-Anglaise aux Etats-Unis?

2. L'administration actuelle a-t-elle modifié en quoi que ce soit le règlement ci-dessus mentionné? Dans ce cas, quelles modifications y a-t-on apportées?

M HAZEN:

1. Oui.

2. Non. Les fabricants de conserves de saumon s'étant engagés par écrit envers le département à prendre tout le saumon sock-eye que leur offriraient les pêcheurs à un prix satisfaisant pour ces derniers, le département n'a pas cru qu'il était nécessaire de modifier le règlement.

BUREAU DE POSTE DE BOULARDARIE-CENTRE.

M. McKENZIE demande:

1. Quelles étaient les distances respectives entre les bureaux de poste de Big-Bank, Boular-

drie-centre et Boulardrie, comté de Victoria, avant que le bureau ait été transporté hors de l'habitation d'Alex. Matheson?

2. A quelle distance à l'ouest de l'ancien emplacement le bureau de poste de Boulardrie-centre a-t-il été transporté?

3. Ce bureau de poste se trouve-t-il toujours dans les limites de ce que l'on appelle Boulardrie-centre?

4. Quel en est le maître de poste?

5. A-t-on porté quelque plainte contre l'ex-maître de poste Alex. Matheson? Si des plaintes ont été formulées, quelles sont-elles?

6. Pour quelle raison M. Matheson a-t-il été destitué, et le bureau de poste transporté à l'endroit qu'il occupe maintenant?

7. Les citoyens de l'endroit ont-ils en général demandé que le bureau de poste de Boulardrie fût déplacé?

M. PELLETIER:

1, 2 et 3. A l'heure qu'il est, le département n'a pas de renseignements précis sur ces points-là.

4. M. Malcolm Campbell.

5. Oui; il a été accusé d'ingérence dans la politique.

6. Pour ingérence dans la politique.

7. Le receveur de la poste ayant fait des aveux, la révocation a eu lieu, sans qu'il fût besoin d'une demande générale pour une enquête, et il n'y a pas eu de demande.

DOUANIER A NEW-CAMPBELLTON.

M. McKENZIE demande:

1. Quel est actuellement le douanier à New-Campbellton, comté de Victoria?

2. Quand a-t-il été nommé?

3. Quelle est la distance entre le bureau des douanes actuel et le brise-lames public et le port de New-Campbellton?

4. Pour quelles raisons a-t-on destitué l'ancien douanier, le capitaine George Livingstone?

5. Quand le poste était occupé par le capitaine Livingstone, quelle distance y avait-il entre le bureau des douanes et le brise-lames et le havre de New-Campbellton?

6. Quel est le surplus de distance du port entre le bureau des douanes actuel et celui qu'occupait le capitaine Livingstone?

7. Pour quelle raison a-t-on transporté si loin du port le bureau des douanes?

M. REID:

1. William R McKinnon.

2. Il a été autorisé à remplir les fonctions de sous-percepteur par une lettre datée du 11 de novembre 1912.

3. Il n'y a pas de renseignements sur ce point au département des Douanes.

4. L'ancien douanier, George Livingstone a été congédié pour ingérence dans la politique.

5 et 6. Il n'y a pas de renseignements sur ces points au département des Douanes.

7. Le sous-percepteur des douanes à New-Campbellton accomplit ses travaux de bureau chez lui, temporairement, pendant l'hiver. Le département étudie encore la question de fixer l'emplacement du bureau du sous-percepteur.

CREDITS DESTINES AU COMTE D'ANTIGONISH.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Relativement au document, ou à la lettre, qui a paru dans le " Casket ", journal publié à Antigonish, numéro du 9 janvier 1913, comme suit:

Cabinet du ministre des Travaux publics du Canada,
Ottawa, 28 décembre 1912.

Au sénateur Girroir,

Mon cher monsieur,—Votre lettre du 24 courant adressée au ministre des Travaux publics a été reçue, et, pour me rendre à votre désir, je vous envoie ci-contre une liste des item qui sont inscrits dans le budget supplémentaire pour le comté d'Antigonish, exercice financier 1913-1914.

Bien à vous,

(Signé): GEORGE BUSKARD,
Secrétaire du ministre.

Monsieur E. L. Girroir, avocat,
Antigonish (N.-E.).

Budget principal.

Arisaig—pour terminer le prolongement du quai	$3,000
Bayfield-Harbour—réparations au brise-lames	2,500
Blue-Rock—réparations au brise-lames	8,200
Breen's-Pond—construction d'un brise-lames	1,400
Havre-au-Boucher—réparations au quai	1,000
Malignant-Cove—réparations au brise-lames	800

Budget supplémentaire.

Cribbins-Point—quai et dragage	$15,000
Delory's-Beach—réparations au brise-lames et prolongement	14,700
Malignant-Cove—prolongement des quais et dragage	4,000
McArra's-Brook—prolongement du débarcadère	1,700
McNairs-Cove—prolongement du quai	5,500
Ogdens-Pond—construction d'un éperon et prolongement du quai	2,800
South-Lakevale—prolongement de la jetée du chenal	3,000
Auld's-Cove—travaux de protection du chenal	15,000
Havre de Tracadie—améliorations	27,000
Havre-au-Boucher—hangar à marchandises	1,200
Breens-Pond—prolongement du brise-lames	14,500
Georgeville—nouveau quai	90,000

Il y aura aussi dans le crédit général pour travaux de dragage des sommes pour Lakevale et Bayfield; plus une somme pour réparations au vieux quai de Georgeville, lorsque l'on saura le chiffre exact du dommage.

2. Le secrétaire du ministre des Travaux publics a-t-il envoyé, ou donné l'autorisation d'envoyer au sénateur Girroir, d'Antigonish (N.-E.), les lettre et liste ci-dessus mentionnées?

3. Sinon, le secrétaire du ministre a-t-il envoyé ou donné l'autorisation d'envoyer au sénateur Girroir, dans le cours du mois de décembre dernier, une lettre au sujet des crédits à demander, ou des dépenses projetées pour le comté d'Antigonish?

4. Quelle était la nature de cette lettre, et des pièces annexées, s'il y en avait?

M. ROGERS: Le secrétaire du ministre des Travaux public a envoyé la lettre et le mémoire que voici:

Relativement au document, ou à la lettre, qui a paru dans le "Casket", journal publié à Antigonish, numéro du 9 janvier 1913, comme suit:

Cabinet du ministre des Travaux publics du Canada,
Ottawa, 28 décembre 1912.

Au sénateur Girroir,

Mon cher monsieur,—Reçu votre lettre du 24 courant adressée au ministre des Travaux publics, et, pour me rendre à votre désir, je vous envoie ci-contre une liste des item qui sont inscrits dans le budget supplémentaire pour le comté d'Antigonish, exercice 1913-14.

Bien à vous,
(Signé): GEORGE BUSKARD,
Secrétaire du ministre.

Monsieur E. L. Girroir, avocat,
Antigonish (N.-E.).

Liste des sommes destinées au comté d'Antigonish (N.-E.), notés pour la préparation du budget de 1913-1914.

Budget principal.

Arisaig—pour terminer le prolongement du quai	$3,000
Bayfield-Harbour—réparations au brise-lames	2,500
Blue-Rock—réparations au brise-lames.	8,200
Breen's-Pond—construction d'un brise-lames	1,400
Havre-au-Boucher—réparations au quai.	1,000
Malignant-Cove—réparations au brise-lames	800

Budget supplémentaire.

Cribbins-Point—quai et dragage	$15,000
Delory's-Beach—réparations au brise-lames et prolongement	14,700
Malignant-Cove—prolongement des quais et dragage	4,000
McArra's-Brook—prolongement du débarcadère	1,700
McNairs-Cove—prolongement du quai	5,500
Ogdens-Pond—construction d'un éperon et prolongement du quai	2,800
South-Lakevale—prolongement de la jetée du chenal	3,000
Auld's-Cove—travaux de protection du chenal	15,000
Havre de Tracadie—améliorations	27,000
Havre-au-Boucher—hangar à marchandises	1,200
Breens-Pond—prolongement du brise-lames	14,500
Georgeville—nouveau quai	90,000

LES INSPECTEURS DE FRUITS.

M. KYTE demande:

1. Combien d'inspecteurs de fruits y a-t-il en Canada?

2. Combien ont été destitués depuis le 10 octobre 1911?

M. CODERRE:

1. Il y avait 48 inspecteurs de fruits pendant la saison de 1912-13.

2. Quatre inspecteurs ont été congédiés depuis le 10 octobre 1911 et onze inspecteurs surnuméraires employés pendant la saison de 1911-12 n'ont pas été réengagés pendant la saison de 1912-13.

QUAI DE LANORAIE.

M. BELAND demande:

1. Le département des Travaux publics a-t-il adjugé l'entreprise des travaux de réparations au quai de Lanoraie, comté de Berthier?

2. Dans l'affirmative, à qui cette entreprise a-t-elle été adjugée?

3. A quelle date la somme affectée à ces travaux a-t-elle été originairement votée?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. A Arthur Daignault, de Longueuil (P.Q.).

3. Pendant l'exercice 1911-1912.

COMMISSION D'ENQUETE SUR LA PECHE AUX CRUSTACES.

M. SINCLAIR demande:

1. La commission nommée l'année dernière pour faire une enquête au sujet de l'industrie de la pêche aux crustacés a-t-elle fait un rapport?

2. Le Gouvernement apportera-t-il des modifications aux règlements de la pêche et de la mise en conserve des homards, modifications qui recevront leur application cette année?

3. En tel cas, quels sont les changements projetés

M. HAZEN:

1, 2 et 3. La commission n'a pas encore fait de rapport.

LE GARDIEN DU PHARE DE SAINT-IRENEE.

M. LEMIEUX demande:

Quel montant M. Dorila Tremblay, ex-gardien de phare à Saint-Irénée, comté de Charlevoix, reçoit-il à titre de pension?

M. HAZEN:

Il reçoit $196 par année. Il était gardien de phare à Portneuf (en bas), et non à Saint-Irénée.

GLACE ARTIFICIELLE.

M. HUGHES (King) demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'une compagnie a été formée pour la fabrication et la vente à Ottawa de glace artificielle provenant d'eau à double distillation, et par conséquent absolument pure?

2. Le Gouvernement a-t-il pris les moyens de s'assurer du prix de cette glace, en vue de conclure avec la compagnie un marché pour la fourniture de ce produit aux deux Chambres et aux différents départements de l'administration?

M. ROGERS: L'usage est de mettre en adjudication la fourniture de la glace et cette compagnie aura l'occasion de soumissionner.

EDIFICE PUBLIC DE PRINCE-RUPERT.

M. TURRIFF demande:

1. Les plans pour l'édifice public à Prince-Rupert ont-ils été approuvés? Dans la négative, quelle en est la raison?
2. S'ils ont été approuvés, des soumissions pour la construction de l'édifice ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, quand l'adjudication des travaux aura-t-elle lieu?

M. ROGERS: Le terrain pour cet édifice n'est pas encore acheté, et les plans n'ont pas été faits.

EDIFICE PUBLIC DE REVELSTOKE.

M. TURRIFF demande:

1. Les plans pour l'édifice public à Revelstoke ont-ils été approuvés? Dans la négative, quelle en est la raison?
2. S'ils ont été approuvés, des soumissions pour la construction de l'édifice ont-elles été demandées?
3. Dans l'affirmative, quand l'adjudication des travaux aura-t-elle lieu?

M. ROGERS:

1. Non.

2 et 3. Les habitants de la localité n'approuvaient pas les dimensions de l'édifice et ont demandé un édifice plus grand et plus coûteux.

DESTITUTIONS.

M. MACLEAN (Halifax):

1. Le capitaine V. Lyons, ci-devant capitaine de la drague "Northumberland", a-t-il été destitué?
2. Dans l'affirmative, pour quels motifs, et quel est son successeur?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. (a) Incompétence. (b) William McKenzie.

M. GAUVREAU demande:

1. M. Louis Pineault, gardien du phares des Bequets, Rimouski, a-t-il été remercié de ses services? Si oui, pour quelles raisons?
2. Y a-t-il eu dénonciation, si oui, par qui?
3. Une enquête a-t-elle été accordée?
4. Qui a remplacé M. Pineault?

M. HAZEN:

1. Oui, pour ingérence politique.
2. Oui; par M. Boulay, M.P., et M. F. E. Heppell.
3. Non.
4. H. N. Lavoie. M. Lavoie s'est noyé au mois de novembre dernier. La garde du phare a été laissée temporairement à sa veuve.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. DEVLIN propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre des communes déclare qu'il est essentiel à l'indépendance du Canada que nous ayons dans les limites de notre pays, libres de tout contrôle autre que le nôtre propre, les moyens de transporter d'un point quelconque du Canada à tout autre endroit les produits et aussi que nous maintenions des routes de parcours entier canadien par lesquelles les produits de toutes les provinces puissent atteindre les marchés mondiaux; et que, pour cette raison et d'autres raisons commerciales, il est nécessaire que le canal de la baie Georgienne soit construit immédiatement.

Je veux être très court dans les remarques je ferai à l'appui de la résolution que j'ai l'honneur de proposer, d'abord parce que l'heure est avancée, que la question n'est pas nouvelle, et que plusieurs membres des deux côtés de la Chambre désirent parler sur la question.

Le projet de construire ce que l'on appelle le canal de la baie Georgienne n'est pas nouveau pour cette Chambre ou pour le pays. Même avant l'époque de la confédération on en parlait, et dès 1852 on avait donné à l'entreprise la construction d'une partie du canal. La construction du cana fut proposée dans la législature qui existait avant la confédération, et l'honorable M Skead et plusieurs autres membres de cette législature appuyèrent le projet.

A cette époque la population du pays atteignait à peine 2,000,000 d'âmes, et le commerce total était de $131,027,532. Les raisons pour demander ce canal sont donc aujourd'hui plus grandes et beaucoup plus fortes, lorsque notre commerce total s'élève à $942,303,904, et que nous avons une population d'environ 8,000,000 d'âmes. Nous sommes aujourd'hui en état de commencer la construction du canal de la baie Georgienne. Il suffit de mentionner que nous percevons aujourd'hui $60,000,000 de plus que nous percevions il y a dix ans, pour que les honorables membres de cette Chambre comprennent que les finances de ce pays permettent plus qu'autrefois d'exécuter une entreprise que l'on pourrait appeler gigantesque.

En 1903 nos exportations de produits canadiens s'élevaient à $215,145,308. Dix ans plus tard, une période bien courte dans la vie d'un homme, et encore plus courte dans la vie d'une nation, nos exportations atteignaient la somme énorme de plus de $318,000,000. Nous développons aujourd'hui notre pays, nous construisons des chemins de fer et nous améliorons nos canaux, et je suis certain que cette Chambre admettra avec moi que si nous pouvons trouver un moyen d'améliorer nos voies de communications, et diminuer les taux de transport des marchandises de l'est à l'ouest, ou du nord au sud, nous aurons résolu le grand problème auquel le Canada aujourd'hui a à faire face.

En proposant cette résolution, je dirai tout d'abord que le but que je veux atteindre est de faire passer les produits canadiens par les routes canadiennes pour atteindre les marchés du monde, faciliter

le transport des produits de l'Ouest qui augmentent continuellement, diminuer les taux sur le transport du grain, et ouvrir à la colonisation une grande partie de notre pays qui est riche en terrains agricoles, en essences forestières et en minéraux. Je ne suis pas un adversaire de l'agrandissement du canal de Welland. Je crois que notre pays est assez grand pour avoir tout les canaux qu'il est possible de construire.

Je regrette que l'honorable ministre du Commerce ne soit pas à son siège. A la veille de son départ pour l'Australie où il s'en va pour conclure une convention commerciale, j'aurais voulu profiter de cette occasion, probablement la dernière que j'aurai avant son départ, pour lui souhaiter un bon voyage et tout le succès possible dans la conclusion d'une convention avec l'Australie.

Je ne crois pas qu'il y ait dans le cabinet aujourd'hui un homme mieux qualifié que l'honorable ministre du Commerce pour cette mission. Il ferait bien, si ses intentions sont bien celles que nous disent les journaux, d'arrêter au retour de son voyage en Chine et au Japon afin d'y examiner les canaux. Cela peut sembler extraordinaire pour des pays qui ne devraient pas être aussi avancés dans leur développement que le Canada, mais il y a tout de même dans les trois pays de la Chine, de la Corée et du Japon 200,000 milles de canaux.

Les honorables membres de cette Chambre me diront-ils qu'il est impossible pour le Canada, qui devient rapidement le pays le plus grand et le plus riche de l'empire, d'améliorer—non pas construire, mais améliorer—une voie naturelle de navigation en y faisant quelques milles de dragage et vingt-huit milles de canaux? Les rapports des ingénieurs concernant les canaux des trois pays que je viens de mentionner, font remarquer que la construction de quarante canaux de l'est à l'ouest des Etats-Unis et de soixante du nord au sud, ne formeraient pas un nombre de milles égal à celui de la Chine, de la Corée et du Japon.

Je suis très fier de mon pays. Je le crois susceptible de développements plus grands que d'autres sont portés à croire, mais il n'y aura pas un membre de cette Chambre qui aura étudié la question des transports qui ne puisse voir qu'il est absolument nécessaire, si nous voulons pouvoir transporter notre grain de l'ouest à l'est, si nous voulons développer nos ports nationaux et si nous voulons atteindre les marchés que nous désirons et non pas aller au sud de notre frontière, il nous faut améliorer nos voies de navigation. L'honorable premier ministre, dont j'admire le jugement, a dit que notre objet était de conserver le commerce canadien pour les routes canadiennes et de continuer autant que possible la politique de diriger ce commerce de l'est à l'ouest. Ce sont ses paroles, ce sont aussi

M. DEVLIN.

les paroles qui ont été prononcées par les membres des deux côtés de la Chambre.

Est-on sérieux? Est-ce bien là notre objet? Voulons-nous réellement diriger notre commerce de l'est à l'ouest et conserver notre trafic sur notre propre territoire? Si c'est notre intention, que devons-nous faire? Agrandir le canal Welland? Agrandissez-le si vous voulez, mais vous ne dirigerez pas le commerce dans les routes canadiennes.

Améliorez notre voie de navigation depuis la baie Georgienne par la rivière des Français et la rivière de l'Ottawa jusqu'au fleuve Saint-Laurent, et vous conserverez le commerce entre l'est et l'ouest sur le territoire canadien et par les routes canadiennes. Vous êtes sérieux ou vous ne l'êtes pas dans ce que vous dites. Construisez autant de chemins de fer que vous voudrez—nous avons déjà le Nord-Canadien, le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique—construisez dix autres transcontinentaux, et mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, sera obligé d'admettre que, vu l'augmentation constante dans la production du grain dans le Nord-Ouest, ces moyens de transport ne seront pas encore suffisants.

Si je n'avais en vue que le transport des récoltes du Nord-Ouest aux ports canadiens afin de leur assurer la meilleure route pour atteindre les marchés du monde, je m'arrêterais ici et je dirais: Améliorez vos voies de navigation depuis les Grands lacs jusqu'aux ports canadiens par la rivière des Français et la baie Georgienne. Mais, monsieur l'Orateur, je dirai ceci à mes amis de la Nouvelle-Ecosse: Si vous voulez des marchés pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse, où les trouverez-vous? N'est-il pas vrai que vous ne pouvez aujourd'hui expédier avec profit votre charbon plus loin que la ville de Montréal? Vous avez besoin d'un marché plus à l'ouest. Vous ne pouvez l'obtenir et pourquoi? Parce que les taux de transport sont trop élevés, et je demande à mes honorables amis de bien étudier cette question.

Le projet du canal de la baie Georgienne a été discuté plus d'une fois dans cette enceinte depuis la Confédération. Il est devenu presque un thème annuel, mais est-ce qu'on le discute assez sérieusement? Je poserai cette question à chacun des membres de cette Chambre individuellement: Avez-vous bien donné à ce projet toute l'attention et toute l'étude qu'il mérite? Vous avez dépensé l'argent du pays à faire des études topographiques en disant: Cherchez si l'entreprise est possible, dites-nous ce qu'elle coûtera et ensuite nous verrons si nous pouvons construire le canal ou non. Vous avez institué des commissions. La commission royale des transports a été créée en 1905, et je veux en dire un

mot. C'était une commission très importante; elle a étudié la question des transports à fond, et à quelle conclusion est-elle arrivée au sujet des voies de navigation? Elle a dit ce qui suit:

Nous suggérerions que, dans le cas où le projet de la rivière Ottawa ne pourrait être exécuté pour des raisons commerciales ou de génie civil, ou à cause des frais à supporter ou pour d'autres raisons, ne sera pas adopté, alors on devrait agrandir le canal de Welland.

Et le canal Welland ne devait être agrandi que si l'on trouve que le canal de la baie Georgienne et de l'Ottawa n'est pas praticable, au point de vue commercial ou à cause des dépenses qu'il nécessiterait. A-t-on découvert cela? En 1908 on a nommé une commisssion d'ingénieurs pour examiner la question, et ces ingénieurs ont présenté à la Chambre un rapport très volumineux. Que disent les ingénieurs dans leurs conclusions?

Qu'on me permette d'indiquer aussi brièvement que possible une ou deux de leurs conclusions:

Qu'une voie navigable de 22 pieds, pour les plus grands navires des lacs...

Non pas des barges.

...(de six cents pieds par soixante, et vingt pieds de tirant) peut être creusée moyennant une dépense de 100,000,000 de dollars en dix ans, et que les frais d'entretien seront approximativement de $900,000, y compris la mise en œuvre de réservoirs pour la meilleure distribution des eaux des crues de la rivière Ottawa.

C'est une grosse somme que 100 millions, ce n'est pas énorme pour un pays comme le nôtre, mais c'est tout de même beaucoup. Mais quel revenu en obtiendrez-vous? On nous l'indique clairement. Sans parler du développement des affaires et du commerce au Canada, voici ce qu'indique l'article 9 du rapport de l'ingénieur en chef du gouvenement.

Au moyen d'un système de réservoirs et de distribution avec les bassins tributaires requis, on obtient une succession de chutes d'eaux, qui ne sauraient manquer, et fournissant un total d'un million de chevaux-vapeur, exploitables moyennant à peu près $50 par cheval-vapeur.

Et quoi encore? N'est-ce pas là une garantie déjà suffisante de revenu pour convaincre la Chambre de l'opportunité de la mise à exécution de ce projet? Faut-il vous en dire davantage? Votre commerce des grains augmente-t-il? Le Nord-Ouest produit-il actuellement plus de grains que vos chemins de fer n'en sauraient remorquer? Et ici laissez-moi vous dire que ce dont vous avez besoin dans notre pays, aux ports d'embarquement, ce sont des élévateurs. Notre pays ne devrait reculer devant aucune dépense en matière de construction d'élévateurs. Libre à certains députés de déclarer que c'est aux cultivateurs de l'Ouest de se construire des greniers pour le remisage de leurs récoltes. Mais il ne faut pas oublier que vous invitez les émigrants de pays d'Europe à s'établir sur nos terres; entre autres perspectives alléchantes, vous leur signalez de quel faible capital on peut se contenter pour s'appliquer à la culture des céréales. Leur dites-vous qu'ils devront se pourvoir des deniers suffisants pour construire des entrepôts sur leurs fermes? Non, vous vous en donnez bien garde. Prenez-vous les mesures nécessaires pour protéger leurs grains, lorsqu'ils ont atteint les têtes de ligne? Vous n'en faites rien.

Notre pays, monsieur l'Orateur, ne devrait reculer devant la nécessité d'aucune dépense pour entrepôt de tête de ligne; et tant que j'occuperai un siège en cette Chambre, je donnerai mon appui à toute mesure dans ce sens. Vous vous appliquez à l'établissement de grands ports nationaux. Vous voulez faire de Montréal un port national. Je crois que Montréal est réellement le port national du Canada.

A mon avis, vous ne courez aucun risque, quelle que soit la somme que vous dépensiez sur le port de Montréal, et ce faisant vous ne développerez pas seulement votre pays, vous développerez le commerce de votre pays. Je ne prêche pas pour mon clocher; aucun intérêt particulier ne m'attache à la ville de Montréal; mais je dis qu'étant donné l'accroissement incessant de la population de Montréal, dont on prévoit, et avec beaucoup de vraisemblance, semble-t-il, que d'ici quelques années elle dépassera le million, il est du devoir du Dominion de parer au développement de ses installations de port. Il incombe au Gouvernement actuel, comme il incombe à tout gouvernement canadien, de voir au creusement du chenal du Saint-Laurent.

Pourvoyez les ports canadiens d'élévateurs, pourvoyez Montréal d'élévateurs. Est-ce nécessaire? Je voudrais démontrer au cours des courtes observations que je présenterai ce soir, l'absolue nécessité de ces constructions. Je voudrais démontrer, s'il est possible, que la production des grains dans l'Ouest est telle, que le volume des grains transbordés est tel, que le volume du charbon transbordé est tel, que les Américains, précisément ceux que vous redoutez, s'esquivent avec nos marchandises, et personne ici ne me contredira. Vous agrandissez le canal Welland, oui, pour le bénéfice des Américains. Si vous désirez que votre commerce passe par les ports américains, si vous désirez que les entreprises américaines de transports pénètrent dans l'Ouest canadien au détriment de notre commerce, négligez notre grande voie navigable nationale qui unit le Saint-Laurent à la baie Georgienne, et continuez à agrandir le canal de Welland.

J'ai dit que je donnerais quelques chiffres quant au volume des grains transbordés. Les envois de céréales du Canada de Fort-William et Port-Arthur à destination de ports canadiens se sont élevés en 1908 à 31,978,334 boisseaux. En 1911, ils formaient un total de 36,378,535 boisseaux.

Mais, pendant que nous transportions ces grains par des ports canadiens, nous transportions ailleurs d'autres grains, car nous sommes aujourd'hui à même d'utiliser nos voies navigables pour l'envoi de nos céréales à des ports des Etats-Unis. Et que faisions-nous? En 1906, plus de 12,398,000 boisseaux, ou 28 p. 100 de l'ensemble de nos envois de grains, ont été dirigés sur des ports américains. En 1911, notre production augmentait, et 33,806,534 boisseaux, soit 48 p. 100 de l'ensemble furent dirigés sur des ports américains. Du total de nos transbordements de grains de 1906, un peu plus de 34 millions de boisseaux furent dirigés sur des ports canadiens. De notre production totale des céréales, 60,000,000 de boisseaux, soit 32 p. 100, abordèrent à des ports américains. En 1911, 58 millions furent dirigés sur des ports canadiens et 36 millions, soit 37½ p. 100, sur des ports des Etats-Unis. Et qu'allez-vous faire pour y mettre un terme?

Qu'allez-vous faire en ce qui regarde l'expédition des grains? Vos chemins de fer ne peuvent pas et ne veulent pas s'en charger. Faites-vous quelque chose pour l'amélioration de vos voies navigables? Vous faites faire des études, vous dépensez quelques dollars ici et là. Quel avantage en retirez-vous? A quel résultat arrivez-vous? Ce que j'en dis ne s'inspire pas de l'esprit de parti; je ne blâme pas le Gouvernement actuel plus que je ne blâme son prédécesseur. C'est ici une question nationale; ce n'est pas une question qu'on puisse traiter dans un esprit de parti; elle est trop importante pour la souffrir.

Je sais que des deux côtés de la Chambre le projet de creusement du canal de la baie Georgienne a des défenseurs enthousiastes; qu'ils soient conservateurs ou qu'ils soient libéraux, cela m'est parfaitement égal. Comme la question de la marine de guerre ou celle de la défense nationale, celle-ci domine de trop haut les considérations de parti; et les Canadiens doivent avoir l'esprit assez large pour étudier le questions nationales sans se demander si leur attitude va leur faire perdre ou gagner vingt-cinq ou trente voix dans les diverses circonscriptions. Je fais donc appel dans ce sens à l'un et à l'autre partis, et j'engage la députation à examiner la question en se plaçant au point de vue large que j'ai dit. Si le Gouvernement actuel présente un projet qui assure l'amélioration des voies navigables depuis la baie Georgienne jusqu'aux ports de mer, et les rende utilisables par des navires d'un plus fort tirant, j'exhorte les députés de la gauche à prêter au Gouvernement un appui cordial et sincère. Je ne suis pas seul de l'opinion que j'ai exprimée aujourd'hui. Je l'ai déclaré, le très honorable premier ministre est en faveur de la circulation de notre commerce de l'est à l'ouest. Le creusement de ce canal est le seul moyen qui s'offre à nous d'assurer l'écoulement de notre commerce dans la direction est-ouest. Sur le canal de Welland vous êtes tenus d'offrir aux Américains exactement les mêmes avantages qu'aux Canadiens. Ne l'oubliez pas. En ce qui regarde le canal de Panama, les Américains peuvent s'accorder des avantages qu'ils vous refusent; vous, vous êtes, aux termes du traité, obligés de mettre les Américains sur le même pied que vos administrés, parce qu'il s'agit d'eaux limitrophes.

Par le creusement du canal de la baie Georgienne, assurez-vous des revenus, et donnez à la classe agricole canadienne un canal franc. Cette proposition est sur le tapis depuis nombre d'années. Un comité a été nommé par le Sénat en 1898 et plusieurs opinions ont été mises de l'avant. Pour le bénéfice des nouveaux membres de la députation, j'aimerais à signaler quelques-unes des opinions qui ont été avancées. M. T. C. Clarke, éminent ingénieur civil de New-York, appelé à rendre témoignage, disait au sujet du projet de creusement du canal de la baie Georgienne:

> La canalisation d'une chaîne de cours d'eaux de cette sorte est une tâche relativement facile. La plus grande partie des travaux est déjà terminée.

M. Marcus Smith, ingénieur aussi très compétent, a déclaré de son côté qu'il ne voyait pas d'obstacle physique au creusement du canal. William Van Horne, dont l'opinion fait autorité pour les membres de l'un et l'autre partis, a aussi rendu témoignage et réfuté la théorie que l'exécution de cette entreprise serait au détriment des chemins de fer canadiens. On affirme communément que le creusement des canaux sera nuisible aux chemins de fer. Voici comment s'exprimait sir William à cet égard:

> Le creusement du canal favoriserait l'établissement d'importantes industries tout le long de son parcours. Incontestablement tout ce qui tend à restreindre les frais de transport doit avoir un bon effet. L'exploitation du canal viendrait en aide au chemin de fer du Pacifique-Canadien puisqu'il lui apporterait plus de trafic qu'il ne lui en enlèverait.

Comme nous sommes au moment de développer notre organisation militaire et les travaux de la défense nationale, il ne sera pas hors de propos de citer les paroles du

major-général Gascoigne, qui était alors à la tête de la milice canadienne.

Que le creusement du canal de la baie Georgienne serait de l'avantage le plus grand au point de vue stratégique et comblerait les vœux de l'Angleterre.

Un argument de nature à frapper vivement certains membres de la députation, c'est que le creusement de ce canal nous libérerait de toute sujétion vis-à-vis de nos voisins des Etats-Unis; car, si nos navires étaient menacés par les navires américains, il suffirait de les engager dans le canal de la baie Georgienne pour qu'ils fussent parfaitement à l'abri. C'est ce qu'a déclaré le major-général Gascoigne. Si le ministre des Finances était à son siège, ce soir, cet argument suffirait pour le convaincre de l'opportunité pour nous de commencer sur-le-champ le creusement de ce canal.

Permettez-moi, avant de reprendre mon siège, de signaler un autre aspect de la question qui se recommande à nos amis de la Nouvelle-Ecosse, intéressés aux charbonnages. Ils seront peut-être surpris d'apprendre que 2,708,000 tonnes de charbon sorties des ports américains sont expédiées par les lacs à destination de l'Ouest. Pourquoi notre charbon de la Nouvelle-Ecosse ne prend-il pas la même direction? Nous cherchons à développer un commerce national; nous ne voulons pas que notre commerce se développe avec les Etats-Unis. Pourquoi ne ferions-nous pas tout en notre pouvoir pour aider la Nouvelle-Ecosse à diriger son charbon sur l'Ouest, au lieu de nous appliquer à améliorer nos moyens de communication à l'avantage des Américains, en les mettant à même d'expédier leur charbon chez nous au détriment des charbonages de la Nouvelle-Ecosse?

On demandera peut-être pourquoi la Nouvelle-Ecosse ne dirige pas aujourd'hui son charbon vers l'Ouest? Elle n'y réussirait pas à cause de l'élévation des frais de transport. Grâce à la concurrence de la voie navigable, les tarifs seront abaissés et il sera possible d'expédier notre charbon dans l'Ouest.

Ce serait montrer peu de considération pour l'honorable représentant de Renfrew-nord (M. G. White) que de disserter plus longuement sur cette question des frais de transport.

Si je lui en donne l'occasion, je sais qu'il traitera ce soir de la question à ce point de vue, et je terminerai mes remarques avec l'espoir que cette résolution sera adoptée par la Chambre, que le Gouvernement y donnera sa sérieuse attention, et que l'on trouvera un moyen, sans augmenter le revenu, de commercer tout de suite la construction de cette série de canaux.

M. GERALD V. WHITE (Renfrew-nord): Après l'excellent discours que vient de prononcer l'honorable député de Wright, après les fortes raisons qu'il a présentées à l'appui de la résolution mise par lui au Feuilleton, j'éprouve un certain embarras, à pareille heure de la nuit surtout, à prendre la parole sur une affaire de cette importance. Il est cependant un ou deux aspects de cette entreprise sur lesquels je désirerais brièvement appuyer.

Mon honorable ami a parlé des bonnes dispositions du premier ministre en ce qui concerne l'amélioration de nos voies commerciales de l'ouest vers l'est, et je crois que le premier ministre, bien que mon honorable ami ait paru en douter, a été sincère dans l'expression de ses vues à ce sujet. Lorsque la question de la réciprocité a été mise devant le pays, un des plus forts arguments que les membres de la droite actuelle aient fait valoir, ç'a été que la convention douanière aurait, si elle était mise en vigueur, l'effet de détourner vers le sud notre trafic au lieu que ce devrait être de l'est vers l'ouest ou inversement.

Les avantages qu'ils attendaient de la ratification de cet arrangement de commerce ont tenu éveillée l'attention de nos amis du sud, et ils n'ont témoigné aucune hésitation à déclarer ce qu'ils en pensaient. Le "Northwestern Miller", par exemple, a dit ce qui suit:

La perspective est magnifique avec le blé canadien affluant aux minoteries et aux élévateurs des Etats-Unis, avec ces moissons énormes et constamment croissantes dont nous aurons le bénéfice, il se prépare pour nous une ère d'activité et de prospérité sans exemple. De nouveaux moulins se construiront et aussi de plus vastes élévateurs. De nouvelles voies ferrées se prolongeront jusque dans les régions productives de ce blé. Les chemins de fer américains qui emportent la farine de nos minoteries trouveront de nouveaux chargements; les banques des Etats-Unis verront s'augmenter le chiffre de leurs dépôts. Il faudra à le meunerie des ouvriers en plus grand nombre et les bordereaux de paye s'allongeront. Le commerce des céréales accru nécessitera la formation de nouvelles sociétés; le nombre des élévateurs sera augmenté et la manutention des grains sous toutes ses formes prendra, de même que la fabrication des farines, un grand développement. Tout ceci ajoutera à la valeur des propriétés immobilières et les entreprises de toutes sortes qui rendent un pays propère se développeront d'une manière solide et substantielle.

Parlant au nom des états de l'Est, M. Foss, gouverneur du Massachusett, disait:

Boston, tête de ligne de nombreuses voies ferrées, aura de nouveaux docks et de nouveaux quais pour répondre à cette augmentation des affaires. Nos compagnies de chemin de fer doubleront leurs services, et, pour subvenir au besoin du trafic, elles prolongeront leurs lignes.

Ces extraits indiquent les espérances que donnait au peuple des Etats-Unis ce projet de réciprocité. C'est eux qui de-

vaient y gagner et le Canada y perdre, en ce qui touche à nos voies ferrées.

Aujourd'hui cependant que cette question est morte, le Gouvernement de ce pays devrait, il me semble, s'efforcer de promouvoir et de stimuler les échanges entre l'Est et l'Ouest, et ceci ne peut se faire qu'en améliorant les voies par où nos produits sont portés sur les marchés du monde. Comme l'a dit mon honorable ami, les divers ministères qui se sont succédés au Canada ont quelque peu négligé leur devoir en ce qui regarde l'amélioration de nos routes fleuviales, et c'est là pour le Gouvernement de ce pays une très importante question à étudier et à résoudre d'une manière appropriée aux besoins actuels. L'intérêt supérieur que présente le problème de nos voies navigables, l'insuffisance de notre système de canaux, la faiblesse des moyens dont nous disposons actuellement pour le transport des marchandises par voie des Grands lacs et la pressante nécessité d'approfondir celles de nos voies qui de ces lacs mènent à la mer, de façon que les plus gros navires puissent les descendre ou les remonter sans rompre charge en cours de route, sont à ce qu'il me semble, mis en évidence par le Gouvernement lui-même qui, pour permettre aux vaisseaux des Etats-Unis de séjourner pendant l'hiver à Fort-William et à Port-Arthur en vue du grain dont ils sont chargés, a récemment suspendu l'effet de nos lois sur la navigation. Le but du Gouvernement a été de désencombrer l'Ouest canadien et l'on dit qu'à l'heure présente un grand nombre de vaisseaux américains se chargent de grains à ces endroits-là. La quantité de grain chargé sur ces vaisseaux pour emmagasinage monte, m'a-t-on dit, à près de 12 millions de boisseaux, et il pourra ainsi être porté sur les marchés du monde dès l'ouverture de la navigation. Ceci montre bien, jusqu'à un certain point, l'insuffisance de notre flotte a écouler même le grain de nos contrées de l'Ouest. D'après les relevés du ministère du Commerce et de l'Industrie, il y aurait eu sur les lacs en 1911 une flotte de quatre-vingt-dix navires occupés au transport des céréales, et dont la contenance totale serait de 8,952,000 boisseaux. Comme on le voit, le grain qui se charge présentement à Fort-William et à Port-Arthur sur des vaisseaux américains constitue presque une fois et demie de ce que notre flotte peut tenir.

Mon honorable ami a fait aussi observer que, par suite de l'outillage supérieur dont nos voisins des Etats-Unis disposent pour le transport de ce grain, il en va une grande quantité à des ports américains.

Ce mouvement a pris une très rapide extension. Les chiffres que j'ai ici font voir qu'en 1898 il est passé par les écluses canadiennes du Sault près de 6,000,000 de boisseaux de blé canadien à destination de ports américains. En 1909, c'était 400,300 tonnes; en 1910, ç'a été 461,050 tonnes, et en 1911, l'énorme quantité de 838,368 tonnes, l'équivalent à peu près de 28,000,000 de boisseaux.

Le gros de ce blé a été porté dans des vaisseaux américains, et ç'a été autant de perdu pour ceux des nôtres qui, de Fort-William ou de Port-Arthur, apportent vers l'est les produits de l'ouest.

Il faut s'attendre qu'avec le naturel accroissement de la production des céréales au Nord-Ouest, cet état de choses tournera de plus en plus au désavantage du Canada. C'est en conséquence pour nous un devoir national d'y trouver et appliquer un remède, de manière à assurer le transport de nos produits par les nôtres jusqu'à la mer dans des vaisseaux canadiens et par des routes canadiennes. Ces chiffres, que l'on trouve non seulement dans les rapports de l'administration, mais aussi dans les journaux, ont créé une très fausse opinion. Dans le bulletin publié pour 1910, par le ministère des Chemins de fer et Canaux, voici par exemple ce que l'on dit:

Il y a eu de nouveau une augmentation appréciable dans le volume du trafic qui passe par les canaux du Dominion. Afin que l'on puisse faire une comparaison avec les années précédentes et en même temps se rendre compte de la rapide expansion du commerce canadien par eau, les chiffres relatifs au tonnage des dix dernières années sont indiqués ici.

Ces chiffres font voir que, de 1901 à 1910, ce commerce a passé de 5,665,259 tonnes à 42,990,608, et le rapport ajoute:

Pour les cinq premières années, l'augmentation est égale à 65 p. 100 et, pour les cinq dernières, à 308 p. 100.

Je me propose de démontrer que ces chiffres sont absolument trompeurs, parce que d'abord ils omettent de distinguer entre les affaires canadiennes et le cabotage américain, où l'on se sert des canaux canadiens exempts des droits et sans bénéfice pour le Canada, parce qu'ensuite, en conséquence des méthodes que l'on emploie pour arriver à ces chiffres, toute cargaison portée de la tête des lacs à Montréal revient trois fois dans le calcul, c'est-à-dire que chaque cargaison est inscrite pour chacun des endroits où elle passe: les écluses du Sault, le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent. Les quatre cinquièmes du trafic qui, par nos canaux, sort du Canada à la frontière, sont pour les Etats-Unis un commerce de cabotage, qui use de nos canaux sans bourse délier et sans profit pour nous.

Voici comment se partage, selon la statistique, le mouvement des affaires dans nos canaux: le cabotage américain, 32,853,985 tonnes, ou 79 p. 100 du total; le ca-

M. WHITE (Renfrew-nord).

botage canadien, 5,036,997 tonnes, ou 12 p. 100 du total. Pour ce qui est maintenant du commerce international: des Etats-Unis au Canada, 2,528,554 tonnes ou 60 p. 100 du total; du Canada aux Etats-Unis, 1,063,893 tonnes ou 3 p. 100 du total. Ce serait donc pour la part du Canada: cabotage, 5,036,297 tonnes ou 12 p. 100; commerce international, 1,063,893 tonnes ou 3 p. 100; soit un total de 6,100,190 tonnes, ou 15 p. 100, moins d'un septième de l'ensemble.

Mais je constate que, dans le fait, la situation est encore moins avantageuse au Canada que ne l'indiqueraient ces chiffres. Dans ceux, par exemple, qui se rapportent au trafic du Canada avec les Etats-Unis, on a inscrit 461,054 tonnes de blé qui ont franchi les écluses canadiennes du Sault à destination de Buffalo et autres ports américains. Presque tout cela a été porté dans des vaisseaux américains, et représente par suite une perte pour nos entreprises de transport de Fort-William vers l'ouest. Il faut de plus opérer de larges retranchements à cause de chiffres redoublés. Un vaisseau, par exemple, parti de Fort-William ou de Port-Arthur avec 1,500 tonnes de blé est inscrit trois fois dans les relevés du commerce: une première fois pour le canal du Sault, une deuxième pour le canal Welland et une troisième pour les canaux du Saint-Laurent et, dans l'ensemble, sa cargaison est portée à 4,500 tonnes, au lieu de 1,500. De même un bateau qui part de Montréal pour des ports sur le lac Erié avec une consignation de 1,000 tonnes, par exemple, de bois à pâte est couché dans les états du ministère, non seulement pour les canaux du Saint-Laurent, mais aussi pour le canal Welland, et sa cargaison dans l'ensemble est portée à 2,000 tonnes, au lieu de 1,000. Dans l'annuaire canadien de 1911, je relève pareillement certaines erreurs. A la page 373, il est dit que, cette année-là, il est passé dans les canaux du pays 3,528,185 tonnes de blé.

A la page 413, il apparaît que le total des expéditions de blé de Fort-William et de Port-Arthur a été, en 1911, de 70,185,069 boisseaux, l'équivalent de 2,105,552 tonnes. Moins de 80,000 tonnes de blé américain sont inscrites comme ayant passé par les canaux du Sault, de Welland et du Saint-Laurent et moins de 5,000 tonnes par tous les autres canaux. La quantité de blé américain transité d'un port des Etats-Unis, à un autre s'est élevé à 516,283 tonnes.

Les chiffres de la page 373 sont donc une exagération de près de 800,000 tonnes, ou de 27 millions de boisseaux approximativement. C'est là, comme on le voit, une indication frappante de la nature trompeuse de ces chiffres. A la page 38 du bulletin statistique des canaux pour 1910, on trouve un état indiquant la quantité de marchandises qui, du lac Erié se sont rendues à Montréal après avoir franchi l'ensemble des canaux du Saint-Laurent et de Welland. Le total en est de 1,170,139 tonnes. A la page 40, un tableau semblable porte à 162,360 tonnes les marchandises faisant route vers l'est. Cela fait dans les deux sens un total de 1,332,499 tonnes. Cette quantité a été inscrite à l'avoir tant du canal Welland que des canaux du Saint-Laurent, et elle se trouve par suite comprise deux fois dans le chiffre total du trafic de nos canaux cette année-là.

En outre, il faut se rappeler qu'en 1890, dans le trafic de Welland, en destination de l'est figurait du grain expédié directement entre ports canadiens jusqu'à concurrence de 672,790 tonnes.

Presque tout ce grain est venu du lac Supérieur et figurait dans ce relevé du trafic du canal canadien du Sault-Sainte-Marie. Ces item accusent une duplication de chiffres s'élevant à près de 2,000,000 de tonnes. Si l'on déduit cette quantité des 6,100,190 tonnes représentant le tonnage collectif du trafic de cabotage canadien et celui s'acheminant du Canada aux Etats-Unis et en outre, les 461,054 tonnes de blé expédié à Buffalo, il ne reste qu'un total oscillant entre 3,500,000 et 4,000,000 de tonnes représentant les transports canadiens par vaisseaux canadiens sur les canaux de la frontière en 1910, soit environ un douzième des 42,990,608 tonnes citées dans la statistique des canaux, pour indiquer le rapide développement des transports fluvieux canadiens.

Quant au trafic des Grands lacs, je constate que le trafic annuel passant par le Sault, a presque atteint le chiffre de 75,000,000 de tonnes, et qu'il a passé par Détroit près de 100,000,000 de tonnes.

Or, presque pour les dix-neuf vingtièmes, ce trafic est purement local entre les différents états de l'Union américaine limitrophes des Grands lacs et par conséquent constitue un trafic dont les vaisseaux canadiens sont entièrement exclus. Il me semble qu'il devrait être possible de garder l'énorme volume de notre trafic accaparé par nos voisins les Américains. La construction d'une voie navigable directe, des Grands lacs au littoral, me semble le seul projet susceptible de réalisation, voie navigable qui passerait entièrement en territoire canadien. J'ai déjà dit que notre flotte canadienne est tout à fait insuffisante pour le transport de la récolte de grains du Canada.

En 1910, nous ne comptions dans le commerce du Sault que douze vaisseaux de 2,000 tonnes d'inscription, avec un tonnage collectif de 35,142 tonnes, contre une flotte américaine d'inscription égale ou similaire de 375 vaisseaux, avec un tonnage collectif de 1,466,879 tonnes, soit quarante fois celui de la flotte canadienne de même inscription.

Les Etats-Unis bénéficient non seulement d'énormes avantages quant au nombre de vaisseaux, mais leurs navires ont, en outre, le monopole du commerce de cabotage des Etats-Unis qui constitue, je le répète, environ les dix-neuf vingtièmes des transports. Les bénéfices en matière de fret réalisés par les Etats-Unis, et dont les vaisseaux canadiens sont exclus, se chiffrent annuellement par $25,000,000. Jouissant du monopole de cet énorme trafic d'où découlent leurs bénéfices, les vaisseaux des Etats-Unis pourraient facilement transporter une ou deux cargaisons de blé à des prix de transport qui ne représenteraient que les frais d'exploitation.

Quant au commerce international, près des deux tiers de la houille des Etats-Unis expédiée à Fort-William et à Port-Arthur se transportent en vaisseaux américains, et plus des trois quarts du blé expédié de ces ports à Buffalo se transportent également en navires américains.

Le seul moyen de remédier à cette situation, prétend-on, serait l'agrandissement du canal Welland, et l'on obvierait ainsi provisoirement à la difficulté.

Le seul résultat, toutefois, qui découlerait de la réalisation de ce projet serait de permettre aux vaisseaux américains qui sont trop grands pour utiliser le canal Welland de se rendre au lac Ontario, au lieu de leur permettre de bénéficier du surcroît de commerce des Grands lacs. Plusieurs raisons, à mon avis, viennent confirmer mes prévisions à cet égard. Ainsi, quand on agrandit le canal Welland, de 9 pieds à 14 pieds, pareille situation existait. A la suite du rapport publié par la commission des canaux en 1871, on se mit à l'œuvre pour agrandir le canal Welland, et en 1882 le nouveau canal Welland fut ouvert au trafic, avec 12 pieds sur les seuils d'écluse; plus tard on porta cette profondeur à 14 pieds. Toutefois, on ne commença pas immédiatement l'agrandissement du réseau des canaux du Saint-Laurent, du lac Ontario à Montréal. Pendant dix-huit ans, il fallut se contenter du canal Welland agrandi et d'un petit réseau de canaux du Saint-Laurent, et ce ne fut qu'en 1900 que l'on construisit, des Grands lacs à Montréal, un canal de 14 pieds. La théorie alors en vogue, c'est que du moment que les vaisseaux des Grands lacs pourraient descendre jusqu'au lac Ontario, il se créerait vers Prescott et Kingston un fort trafic qui serait transféré aux barges et se rendrait par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal. On croyait aussi qu'il se construirait en vue de ce trafic des vaisseaux canadiens utilisables au canal Welland, ce qui nous donnerait l'avantage sur les routes américaines. Les rapports officiels du trafic prouvent que ces théories étaient entièrement erronées et que les résultats furent fort peu satisfaisants au point de vue canadien. En réalité, on construisit en Grande-Bretagne pour le commerce de grain canadien cinquante-un vaisseaux utilisables au canal Welland, et sur ce nombre quarante-trois furent construits de 1900 à 1911.

Il y avait dans ce commerce huit vaisseaux britanniques utilisables au canal Welland qui avaient été construits avant 1900 mais ne furent amenés au Canada qu'après cette date, et par conséquent, ne furent utilisés pour le commerce de grain qu'après l'agrandissement du réseau des canaux du Saint-Laurent. En 1893, feu Thomas Munro, ingénieur chargé des travaux d'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, déclarait dans un rapport que l'agrandissement du Welland n'avait abouti qu'à un seul résultat; l'établissement d'une ligne américaine de bateaux entre Chicago et Ogdensburg, et en 1890, précisément avant l'achèvement des canaux de 14 pieds du Saint-Laurent, il disait dans son rapport:

> En réalité, il n'y a guère de vaisseaux tirant 14 pieds d'eau utilisés aujourd'hui dans le commerce du Saint-Laurent, sauf une ligne de bateaux américains, faisant le service entre Chicago et Ogdensburg. Quand le fleuve Saint-Laurent et ses canaux seront entièrement prêts, il se créera sans doute une flotte de la capacité voulue; mais les flottes de navires à grain pour la route du Saint-Laurent restent encore à construire.

Voilà qui corrobore les faits que je viens de citer à l'égard des vaisseaux construits et utilisés pour ce commerce, après 1900. Dans le rapport qu'il publia sur la première année de l'exploitation du réseau completé en 1900, il disait:

> Un seul navire de grandes dimensions a passé par les canaux durant la saison; c'est le "Strathcona", qui s'est rendu d'Ecosse aux lacs pour s'y livrer au commerce de grain.

En 1890, un Canadien éminent demeurant à New-York écrivait dans le "New-York Herald" ce qui suit:

> On commence à comprendre l'énormité de la bévue commise par le Canada, dans sa politique en matière de canaux. Ce qui le prouve, c'est le fait étonnant qu'après avoir consacré soixante millions à la construction de ses canaux, le Canada n'a pas même une flottille de soixante navires qui naviguent dans ces canaux.

Non seulement la chose était vraie à cette époque: mais, en 1912, Daniel Mullin, C. R., employé par le Gouvernement fédéral relativement à sa protestation contre le détournement des eaux des Grands lacs par le canal de drainage de Chicago disait dans son mémoire:

> Dans le commerce de transport du grain au Canada, on compte soixante-dix vaisseaux, dont soixante-un figurent sous la rubrique des

navires aux dimensions du canal Welland et neuf navires, de plus grandes dimensions.

D'après la statistique du commerce des grains pour 1910, on comptait 83 navires canadiens transportant le grain de la tête des Grands lacs cette année-là, leur capacité totale étant de 8,113,000 boisseaux; mais ils ne furent pas exclusivement utilisés au commerce des grains, puisqu'ils firent aussi le trafic-passagers et des transports de nature générale. Un fait important à noter, c'est que, durant les dix-huit années d'exploitation du nouveau canal Welland, avant l'achèvement du chenal de 14 pieds jusqu'à Montréal, pas un seul vaisseau des dimensions du canal Welland, ne fut construit pour cette route et que le nouveau canal Welland n'a guère servi qu'aux grands navires à hélices américains qui se trouvaient déjà sur les lacs. Les rapports établissent que, durant toute la période de dix-huit ans jusqu'à 1900, le trafic du Welland n'a jamais atteint un niveau aussi élevé qu'avant le commencement des travaux d'agrandissement. En 1873, le trafic sur le canal Welland atteignit le chiffre de 1,506,484 tonnes. Durant les travaux d'agrandissement, ce trafic descendit en 1881 à 686,506 tonnes, soit au-dessous de la moitié du chiffre atteint avant le commencement des travaux d'agrandissement.

Quand le canal Welland agrandi fut ouvert au trafic, le commerce de cabotage des Etats-Unis, grâce à ce canal, de 179,605 tonnes qu'il était en 1880, s'éleva à 653,213 tonnes en 1896, c'est-à-dire qu'il s'était presque quadruplé. D'autre part, le trafic canadien demeura très faible, et en 1901 et 1902, la deuxième et troisième années d'exploitation du chenal direct de 14 pieds, le trafic total n'atteignit que 629,209 tonnes et 665,387 tonnes respectivement; le trafic collectif pour les deux années étant inférieur de 200,000 tonnes à celui de la seule année 1873. Le trafic s'accrut, sans doute, mais ce ne fut qu'en 1907 qu'il atteignit les proportions de 1873. Voici la totalité du trafic pour les différentes années:

	Tonnes.
1907..	1,614,132
1908..	1,703,453
1909..	2,025.921
1910..	2,326,290
1911..	2,537,629

Voilà qui prouve parfaitement que le Canada n'a bénéficié de ces travaux qu'après l'achèvement du chenal direct de 14 pieds jusqu'à Montréal. Les chiffres que j'ai cités confirment l'opinion que j'ai exprimée: que le seul effet de l'agrandissement du canal Welland serait de permettre à l'énorme flotte de bateaux américains sur les Grands lacs de descendre jusqu'au lac Ontario, pour y concurrencer notre flotte canadienne, et cela naturellement, à notre détriment. Telle est l'opinion exprimée par l'association maritime du Dominion, dans l'extrait suivant emprunté au rapport annuel de l'association, de janvier 1910:

Vu la divergence d'opinion existant et la conviction de quelques membres de la société affirmant que la construction du nouveau canal Welland faciliterait à un puissant tonnage américain la concurrence avec le tonnage canadien auquel le canal actuel est adapté, cette association ne s'est pas fait représenter officiellement à l'audition des délégations qui se sont rendues auprès du Gouvernement cette année, pour l'engager à se mettre à l'œuvre, et votre conseil, quand il a comparu, s'est acquitté de cette tâche, au nom de la chambre de commerce de Kingston.

Reste la question des cargaisons de retour. Abstraction faite de ces résultats découlant de l'agrandissement précédent du canal Welland, mes conclusions reposent sur la comparaison des conditions au sujet des cargaisons de retour obtenues sur le lac Ontario ainsi que sur d'autres faits. Les gros vaisseaux canadiens transportant le grain à Kingston et à Prescott n'auront pas de sources de cargaisons de retour autres que celles dont jouit la flotte actuelle. Examinons le trafic fluvial des ports canadiens sur le lac Ontario. Ce trafic est fort minime et les lacs en territoire canadien n'offrent pas de ressources pour la création d'un nouveau trafic. Quant au trafic fluvial des Grands lacs, c'est un commerce fort spécialisé et pour 90 p. 100 il se compose de minerais de fer, de houille, de bois, de grain et de bois de pulpe.

Prenant en considération quelques ports canadiens des lacs, je me permettrai de citer le rapport des commissaires du port de Toronto pour l'année 1910 indiquant que les arrivages à Toronto par le canal Welland ont été les suivants:

Charbon mou, 34,330 tonnes; grain, 1,230 boisseaux; pétrole, 103,535 barils.

Cette année, le total des arrivages de charbon par toutes les voies, s'est élevé, pour le port de Toronto à 230,127 tonnes et sur ce montant, moins de 35,000 tonnes ou moins de 3 p. 100 sont arrivées par le canal Welland. Pourtant, monsieur l'Orateur, la plus forte opposition au canal de la baie Georgienne provient de cette région du pays. Le total du trafic des grains en 1910, par le canal Welland a été de 1,023,500 tonnes, dont Toronto a reçu l'énorme montant de 37 tonnes. Ces chiffres montrent combien peu d'intérêt immédiat à Toronto dans le trafic du charbon ou dans celui du grain par le canal Welland, le trafic du grain comprenant 65 p. 100 du trafic vers l'est et 44 p. 100 de son trafic total. Les expéditions par eau du port de Toronto, ne sont pas publiées dans le rapport des commissaires du port, mais la division du trafic de l'association des manufacturiers canadiens dit que leur quantité est insignifiante. Cela se trouve vérifié par le fait qu'en 1910,

les recettes du port de Toronto ont été seulement de $7,320 comme droits de port. Pourtant les opérations du port de Montréal pendant l'année 1910 se sont élevées, pour le même canal, à environ deux millions et trois quarts de tonnes. En élargissant le canal Welland à 24 ou 25 pieds peut-on croire que Toronto en profiterait beaucoup à en juger par les chiffres que je viens de citer. Le seul autre port des lacs pour lequel j'ai pu me procurer des statistiques, c'est celui de Belleville et en 1910 ses exportations par eau ont été de 13,000 bardeaux, 1,21 tonnes de marchandises et 1,754 tonnes de fromage, dont la plus grande partie allait vers l'est. Il est impossible d'avoir des statistiques pour Kingston, mais presque tout le fret expédié de ce port, vers l'ouest, venait de Montréal et la plupart des navires à grain déchargeant dans ce port, retournent vers l'ouest à vide. On peut dire que l'élargissement du canal Welland n'augmentera pas le trafic vers l'ouest des ports canadiens sur le lac Ontario.

Le seul avantage que retireront les expéditeurs canadiens sera l'économie du prix du transport du grain, de la tête des lacs, dans des navires de 3,000 tonnes au lieu du transport dans des navires de 1,500 tonnes. D'autre part les gros affréteurs américains retireront des avantages plus considérables que ceux dont ils jouissent pour le moment. Par exemple, les navires américains chargés de grain à Fort-William pour Oswego au lieu de Buffalo, déchargeront leur fret à 90 milles plus près de New-York par chemin de fer. Si le chargement doit être transféré dans des chalands pour être acheminé vers New-York par le canal Erié, il gagnera tout ce qui est économisé par une diminution de 148 milles de transport par canal puisqu'il n'y a que 204 milles par le canal Erié et l'Hudson à partir d'Oswego, contre 352 milles de Buffalo. En considérant que le transport par canal se fait à raison de 3 milles à l'heure, c'est une économie de 49 heures pour chaque voyage entre les lacs et New-York, ou en comptant 4 milles à l'heure, c'est une économie de 24 à 36 heures pour chaque chargement dans la direction de New-York. Si le chargeur américain descend à Ogdensburg, il sera à 400 milles de Boston et de Portland et pourra obtenir de différentes localités de la Nouvelle-Angleterre un trafic de retour important en marchandises. On pourra dire qu'un navire canadien pourra aller dans des ports américains et revenir avec un chargement de charbon. Les navires canadiens et américains transportent dans l'Ouest de grandes quantités de charbon provenant de localités sur le lac Erié. Les terrains houillers qui produisent le charbon mou ou bitumineux s'étendent au sud du lac Erié et des centres d'expédition de ce charbon sont Cleveland, Ashtabula et autres ports sur la rive sud du lac. L'anthracite ou charbon dur se trouve au sud d'Oswego. Buffalo est le centre des expéditions d'anthracite qui se sont élevées à environ 3,000,000 de tonnes par année. Quand le canal Welland sera élargi, les chargeurs américains pourront descendre dans le lac Ontario et il s'en suivra le transfert d'une grande partie des expéditions d'anthracite vers l'ouest, de Buffalo à Oswego, qui est plus près de Scranton, de 90 milles par chemin de fer. Même en étant forcé de se servir avec désavantage de navires de la capacité requise pour le canal Welland, Oswego a expédié en 1910, 200,000 tonnes d'anthracite vers l'ouest.

Les navires américains qui déchargent du grain à Oswego peuvent en conséquence revenir avec un chargement complet d'anthracite. D'autre part, les navires canadiens seront privés en grande partie de ce trafic. Le tonnage des importations canadiennes dans les lacs supérieurs comprend surtout du charbon mou. En 1911 le montant de charbon dur transporté par le canal du Sault dans les ports canadiens n'a été que de 189,383 tonnes, tandis que le transport du charbon mou s'est élevé à 1,770,442 tonnes. Ainsi les navires américains arrivant dans le lac Ontario pourront obtenir des chargements complets d'anthracite, tandis que la plupart des navires canadiens devront retourner jusqu'aux ports du lac Erié pour obtenir un chargement de charbon mou. De sorte que si vous regardez les conditions de transport du fret vers l'est et à la côte, comparativement aux chargements de retour dans le lac Ontario, la concurrence des navires américains y trouvera de grands avantages, tandis que les navires canadiens n'en profiteront pas plus qu'aujourd'hui.

Il n'y a suivant moi qu'une solution, c'est de construire une route par eau directe des lacs à la mer, dans le plus bref délai possible, de façon à ce que les plus forts navires des lacs puissent arriver à l'océan sans rompre charge. Il y a deux projets en vue actuellement, l'un consiste à élargir le réseau actuel des canaux du Saint-Laurent, l'autre à construire le canal de la baie Georgienne. Dans le premier cas, il y a un grand nombre de difficultés qui se présentent à la fois pour exécuter les travaux et les compléter dans un délai raisonnable et également à propos des embarras internationaux. D'après une discussion qui a eu lieu il y a deux ans à la société canadienne des ingénieurs civils, il paraîtrait qu'on ne peut pas obtenir de données positives sur le coût de l'amélioration du Saint-Laurent. A la page 319 des Travaux de la société canadienne des ingénieurs civils, volume 25, 1re partie, je trouve le passage suivant:

Une discussion a été soulevée par M. Henry Holgate, de Montréal, à propos du haut Saint-Laurent et la résolution suivante a été présentée: Que le conseil de la société canadienne des ingénieurs civils soit prié d'examiner et d'étudier les propositions faites en vue que le Gouvernement du Canada soit instamment prié de faire une étude du Saint-Laurent et de ses possibilités et qu'un rapport complet soit présenté avant qu'aucun engagement ne soit pris par le Gouvernement pour le barrage du Saint-Laurent en un endroit quelconque, ou la mise à exécution d'aucun autre grand projet de transport par canal et que le conseil soit prié d'examiner cette question et d'en faire rapport au Gouvernement, s'il le juge convenable.

Vous remarquerez ce passage:

Ou la mise à exécution d'aucun autre grand projet de transport par canal.

Le résultat fut que la discussion fit ressortir les avantages du canal de la baie Georgienne comparé à la route du Saint-Laurent et du canal Welland. M. St. George, de Montréal, membre de la société et un ingénieur remarquable, déclara que les mots: "Ou la mise à exécution d'aucun autre grand projet de transport par canal" devaient être supprimé, car la société comprenait la nécessité de faire une étude du Saint-Laurent, mais son intervention dans une grande question nationale pourrait être imprudente.

Il s'en suivit que la motion fut renvoyée à un nouvel examen et je ne crois pas qu'elle ait été reprise depuis.

Feu M. George J. Wisner qui pendant sa vie a été un des plus remarquables ingénieurs hydrauliques des Etats-Unis a déclaré devant un comité du Sénat canadien, qu'une route fluviale par le Saint-Laurent, égale au canal projeté de la baie Georgienne coûterait deux fois plus que le dernier projet.

Il existe deux projets pour la route fluviale par le Saint-Laurent. L'un consiste à élargir les canaux du Saint-Laurent par des remblais et des tranchées énormes sur les rivages, l'autre en élevant le niveau de l'eau par des barrages sur le fleuve, de façon à créer des étendues d'eau tranquille semblables à ce qui est proposé pour le canal de la baie Georgienne. Selon moi le premier projet n'est pas praticable. Il y a de très forts rapides dans la partie située entre Prescott et Cornwall; dans cette section seule, il y a 23 milles de canaux et des tournants brusques qui rendent le fleuve difficilement navigable pour des grands navires. Dans la plus grande partie du parcours, nous sommes obligés de faire des tranchées le long du fleuve, tandis que les Américains, qui ont les principales îles, peuvent obtenir une profondeur d'eau suffisante en établissant des barrages entre ces îles et résolvant la difficulté des différences de niveau par des écluses.

Le second projet, présenté par M. Henry Holgate, de Montréal et par le général Bixby, chef des ingénieurs militaires des Etats-Unis, consiste à construire des barrages pour noyer les rapides et amener une diminution des tournants brusques, comme dans le projet de l'Ottawa. Ces barrages seraient nécessairement beaucoup plus grands et plus coûteux et la formation des rivages près des rapides n'est pas aussi favorable que ceux de l'Ottawa. Une autre objection repose sur le caractère international du fleuve, spécialement entre Prescott et Cornwall où il faudrait surmonter beaucoup de rapides et construire par conséquent des barrages internationaux. Dans ce cas, les Etats-Unis seraient propriétaires conjoints des forces hydro-électriques et des améliorations de la navigation et devraient par conséquent contribuer pour une part au coût des travaux nécessaires. Si cela se faisait, il en résulterait que toute la route fluviale du Saint-Laurent et du canal Welland serait une route internationale, une route pour laquelle le Canada a dépensé $80,000,000 de son argent.

L'article 26 du traité de Washington de 1871 dit:

La navigation du fleuve Saint-Laurent, en montant et en descendant, à partir du 45e parallèle de latitude nord, à l'endroit où il cesse de former la limite entre les deux pays, pour aller jusqu'à la mer et réciproquement, sera pour toujours libre et ouverte au commerce des citoyens des Etats-Unis, sauf soumission aux lois et règlements de l'Angleterre et du Canada qui ne seraient pas incompatibles avec le privilège de libre navigation.

Un article de ce traité confère aux Etats-Unis les mêmes droits qu'au Canada, au sujet du canal Welland. Il faut donc convenir que le contrôle des avenues commerciales entre le Nord-Ouest canadien les ports de l'Atlantique ne peut pas être partagé avec une nation étrangère et doit appartenir exclusivement au Canada. Le principe posé par la chambre de commerce de Toronto me paraît être le meilleur et le plus pratique. Voici en quoi il consiste:

Il est essentiel à l'indépendance commerciale du Canada et, peut-être, indispensable à la préservation de l'union politique des provinces, que nous possédions, dans les limites de notre territoire et sous notre juridiction exclusive, les moyens de transporter les produits d'une partie quelconque du pays dans toutes les autres parties du pays; il est essentiel aussi que nous ayons des voies exclusivement canadiennes par lesquelles les produits de toutes les provinces puissent avoir accès sur les marchés du monde.

Il serait donc plus avantageux pour nous d'obtenir une voie directe par la rivière Ottawa jusqu'à la mer et de conserver notre maîtrise actuelle sur notre système de canaux du Saint-Laurent—ce qui nous donnerait deux routes sous notre

maîtrise absolue—que de n'avoir à compter que sur une seule route internationale, le long de la frontière et sous l'autorité de deux pays.

Tout récemment, les électeurs de ce pays ont fait savoir que le Canada doit être le maître absolu du commerce entre les provinces et que nous devons avoir une politique douanière indépendante au lieu de conclure un traité de réciprocité avec nos voisins du Sud. A mon point de vue, il est également important que nous ayons une politique de transport absolument indépendante et nationale, pour développer le commerce entre l'Est et l'Ouest, dans les limites de notre territoire. Si le canal de la baie Georgienne est construit, il nous offrira une voie libre de toutes complications internationales et assurera le trafic canadien aux navires et aux ports du Canada.

M. George W. Stephens, ci-devant président de la commission du port de Montréal, a dit:

> Je suis convaincu que si les Canadiens concentraient leurs efforts sur le canal de la baie Georgienne et le construisaient, nos amis les Américains seraient forcés de construire un canal Welland plus grand. Nous devons tous travailler en vue de l'intégrité de nos voies de navigation canadiennes et de ne rien faire qui puisse contribuer à diriger nos importations ou nos exportations vers les ports étrangers.

Si la question des canaux du Saint-Laurent doit revenir sur le tapis, elle doit être envisagé dans son ensemble et résolue d'une manière définitive, toute demi-mesure serait sans utilité. Plus des trois quarts du trafic canadien du canal Welland passent par les canaux du Saint-Laurent et l'élargissement d'une partie quelconque du système n'apporterait aucun avantage, si les autres parties ne sont pas également agrandies.

Comme le constatait l'an dernier le ministre des Chemins de fer et des Canaux, l'élargissement du canal Welland implique l'élargissement de tous les canaux du Canada.

Permettez-moi de signaler un ou deux des avantages que nous procurerait la construction du canal de la baie Georgienne. M. W. F. Tye, un ingénieur bien connu de Montréal, faisait observer au cours de la discussion concernant l'amélioration du système de canaux du Saint-Laurent que, dans un avenir rapproché, le développement de l'énergie sera plus important pour le Canada que le développement des moyens de transport. Il constatait que les Américains se sont montrés très prodigues et très imprévoyants dans l'exploitation de leurs ressources naturelles. Il expliquait que le mode d'extraction de la houille dans le bassin appalachien est très défectueux et que l'on prévoit le jour, peu éloigné, où le combustible sera épuisé dans cette partie des Etats-Unis.

Le bureau géologique des Etats-Unis constate que pour chaque tonne de houille extraite aux Etats-Unis, on en laisse une tonne et demi dans la terre. Les filons inférieurs et les plus faciles ont été exploités les premiers, la conséquence en est que les séparations entre les filons supérieurs ont été détruites.

Toujours d'après M. Tye, le gaspillage du gaz naturel, dans le bassin appalachien, a été encore plus considérable que celui de la houille et il en conclut que les sources de gaz naturel dans la Pensylvanie et dans tous les Etats-Unis seront bientôt épuisées. Certains spécialistes calculent qu'il n'y aura plus de charbon de terre dans cent ans.

Il y a aussi le minerai de fer de haut grade qui diminue très rapidement. M. Allerton I. Cushman, directeur du bureau des recherches industrielles, à Washington, estime que ce minerai de haut grade sera épuisé d'ici à trente ans. La rareté du minerai de fer de haut grade aux Etats-Unis, et l'augmentation dans le prix du charbon, enlèveraient à Pittsburg et à la vallée de l'Ohio les grands avantages industriels qu'elles possèdent et ce sera alors le tour du Canada.

M. Tye nous informe que les calculs les plus modérés démontrent que l'Ottawa et ses tributaires donneront trois millions de chevaux-vapeur, soient une énergie égale à celle que produiraient 40,000,000 tonnes de houille par année. Une chute d'eau ne s'épuise pas comme une mine de charbon et avec le rapide épuisement du charbon et du minerai de fer aux Etats-Unis, et l'énorme énergie développée par les eaux de l'Ottawa et les mines de fer considérables de la vallée de l'Ottawa, il est possible de prévoir que viendra un jour où le grand centre industriel de ce continent ne sera plus dans la vallée de l'Ohio, mais dans la vallée de l'Ottawa. Ces raisons paraissent suffisantes pour faire de la construction du canal de la baie Georgienne une nécessité nationale.

M. Tye parle aussi des chutes d'eau du Saint-Laurent. Il admet qu'elles sont très considérables, mais il fait observer, en même temps, que la moitié de l'énergie développée appartient aux Etats-Unis.

Les adversaires du projet disent qu'il n'y aura pas assez d'eau au bief de partage pour le fonctionnement des écluses. Deux projets ont été soumis. Par le premier, qu'on appelle de haut niveau, le point de partage est formé par les lacs Talon, à la Tortue et à la Truite. Dans l'autre, qu'on appelle de bas niveau, le point de partage est formé par le lac Nipissing. Il suffit de consulter le rapport des ingénieurs du Gouvernement pour se renseigner sur la quantité d'eau au point

de partage du premier projet. Ces ingénieurs expliquent que par la canalisation de certains lacs, dans les environs du point de partage, on obtiendrait assez d'eau pour le fonctionnement de 54 écluses, ce qui équivaut à 45,365,000 tonnes de trafic par année.

Par le second projet, qui placerait le point de partage au lac Nipissing, l'approvisionnement d'eau serait inépuisable. La superficie de drainage du lac Nipissing est de 4,077 milles carrés et la superficie des eaux dépasse 300 milles carrés, avec un débit, à l'eau basse, de 3,600 pieds cubes à la seconde. Cela est suffisant pour remplir les écluses 164 fois par jour, pour le passage d'un navire, ou pour remplir cinq séries d'écluses à la suite les unes des autres, et livrer passage à 137,767,000 tonnes de trafic par année.

La seule objection qu'on puisse opposer au second projet, c'est que le choix du lac Nipissing comme point de partage entraîne une dépense additionnelle d'environ $12,000,000. D'un autre côté, ce projet éviterait la nécessité d'une écluse à l'extrémité ouest du bief de partage ce qui permettrait d'économiser les frais de construction et d'entretien de deux écluses. Pour ma part, je conseillerais fortement le choix du lac Nipissing, car on aurait ainsi, pour toujours, toute l'eau nécessaire.

On a aussi prétendu que les courbes et les détours, par cette route, nuiraient à la navigation et que bien que le trajet soit de 300 milles plus court que par les Grands lacs et le Saint-Laurent, on économiserait très peu de temps.

Supposons un moment que cet argument ait quelque valeur. Supposons aussi qu'en entrant dans le canal un navire modérerait sa vitesse. Qu'en résulterait-il? Il consommerait moins de charbon; il en consommerait beaucoup moins que le navire qui voudrait faire une traversee rapide par les Grands lacs et le Saint-Laurent. Beaucoup d'autres dépenses seraient aussi diminuées. C'est un fait reconnu que la consommation du charbon augmente en proportion du cube de la vitesse; autrement dit, pour doubler la vitesse il faut huit fois plus de combustibles. Sur ce point, l'économie est très visible. Si l'on n'admet pas cela, vu que le trajet par le Saint-Laurent et le canal Welland est de 564 milles plus long que par le canal de la baie Georgienne, il faut soutenir qu'un navire peut transporter les marchandises sur un parcours de 564 milles, pour rien. Dans les calculs de cette nature, il faut tenir compte du trajet, aller et retour, car il faut que l'échange commercial soit complet.

Mais, en réalité, par la route du canal Welland et du Saint-Laurent, il y a 5 milles de courbes de plus que sur le canal de la baie Georgienne. Sur les 449 milles du canal de la baie Georgienne, il n'y a que 69 milles de courbes, soit 15½ p. 100 et sur la route du canal Welland et du Saint-Laurent, il y a 74 milles de courbes susceptibles de retarder la navigation. On peut ajouter à cela que les longs parcours ininterrompus, sur les lacs, sont une source de retards, à l'automne, par suite des brouillards et des grands vents. Ces difficultés ne se rencontreraient pas par la route de la baie Georgienne.

L'honorable député de Wright a signalé un autre avantage qui résulterait de la construction de ce canal; il ouvrirait à la colonisation une vaste région dont les ressources sont inépuisables.

Mon honorable ami a parlé de la houille de la Nouvele-Ecosse. Ce produit serait un facteur important dans la question des cargaisons de retour. On a souvent prétendu que les navires qui utiliseraient cette voie n'auraient pas de cargaisons de retour. Je crois avoir démontré clairement que sur la route du canal Welland et du Saint-Laurent, les cargaisons de retour consistent presque exclusivement en charbon. Quand on considère les énormes quantités de charbon apportées des Etats-Unis au Canada, on doit comprendre que nos efforts devraient tendre au développement de nos propres industries et non de celles de nos voisins.

Je me suis procuré au département des Douanes un état indiquant les importations de charbon durant les années 1910, 1911, et 1912. Je ne parlerai que du charbon bitumineux, puisque, jusqu'à présent du moins, nous n'avons pas découvert d'anthracite dans la partie est du Canada. En 1910, nous avons importé des Etats-Unis 8,069,424 tonnes de charbon bitumineux, d'une valeur de $14,498,656.

En 1911, 8,581,691 tonnes dont la valeur représentait $16,208,576; en 1912, 11,770,350 tonnes représentant $21,425,223. Si je prends les importations d'autant pour l'année dernière et si je les inclus ici, je trouve que tout cela a représenté environ $40,000,000, valeur de la houille importée des Etats-Unis au Canada aux cours de l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1912. Donc, ainsi que je disais, nous avons d'immenses dépôts de houille à la Nouvelle-Ecosse, de vastes mines de fer le long de la rive nord du lac Supérieur et des étendues infinies de bois à papier le long de l'Ottawa, sans compter nos vastes forêts recouvertes de bois franc; tout cela devra certainement alimenter le trafic de cette route. La vallée de l'Ottawa a été la source principale de notre approvisionnement de pin. Bien que cette essence particulière tende à disparaître avant longtemps, l'industrie du bois dans ce district sera d'ici à plusieurs années encore l'un des facteurs importants du commerce et de l'industrie. Je me

contenterai de ne citer qu'un fait qui s'est produit à ma connaissance. Dans la ville de Pembroke, les moulins ont scié l'année dernière environ 50,000,000 de pieds de bois marchand. Une quantité considérable de notre bois marchand prend la route de l'étranger et il va sans dire que le transport par eau coûterait moins cher que celui par chemin de fer, tel qu'on l'opère aujourd'hui. Il me semble donc que si l'on tient compte des nombreuses ressources qu'offre cette partie du pays—des cargaisons de houille que nous pourrions obtenir de la Nouvelle-Ecosse comme fret de retour, en tant qu'il s'agit d'attirer du trafic par cette route, on concevra facilement que la solution de ce problème est loin d'être impossible, certes.

Il reste encore beaucoup de points que j'aimerais traiter, mais, avant de terminer ces observations, je voudrais faire allusion au travail accompli par l'union des chambres de commerce et des municipalités en vue de démontrer les avantages de la route du canal de la baie Georgienne.

Il s'agit d'une organisation formée il y a quelques années déjà; elle comprend des représentants des chambres de commerce établies jusque dans l'Ouest lointain, à Calgary, et dans l'Est jusqu'à l'île du Prince-Edouard.. Le secrétaire de cette organisation, M. J. A. Forward, s'est montré infatigable dans sa recherche de données inappréciables. Partout il a prôné les avantages de cette route et je tiens à rendre hommage à l'excellente tâche que M. Forward a accomplie en cette occurrence. J'ai par devers moi quelques résolutions qui n'ont pas encore été mises sous les yeux du ministre et que j'aimerais adresser à l'honorable ministre des Travaux publics pour lui donner la chance de les parcourir.

Entre autres documents, j'ai une dépêche de M. D. J. Macdonald, de Sydney-Mines (N.-E.), portant la date du 13 mars 1912, soit quelques jours à faire avant l'entrevue accordée par les présents ministres à la délégation qui était venue leur exposer ses vues à l'endroit de cette entreprise. Voici:

Déclare que le conseil de ville de Sydney-Mines, représentant environ 8,000 âmes, partage de tout cœur l'avis de ceux qui réclament la construction du canal de la baie Georgienne. Nous estimons que cet ouvrage serait dans l'intérêt bien entendu du Canada tout entier, mais plus particulièrement dans celui de Sydney, intérêt qui nous touche plus particulièrement, il nous permettrait de transporter les produits de nos mines et de nos aciéries à nos grands marchés canadiens par une route fluviale raccourcie. Nous profiterions de l'occasion pour demander au Gouvernement de conserver à la population du Canada l'exploitation des chutes d'eau de la rivière Ottawa.

(Signé): D. I. MACDONALD,
Greffier de la ville.

M. WHITE (Renfrew-nord).

Je terminerai en représentant aux honorables ministres l'urgence qui existe de commencer la construction de cet ouvrage à la date la plus rapprochée possible. Je sais que l'honorable ministre des Travaux publics a étudié bien à fond cette question que, en vérité, j'ai eu l'occasion de débattre avec lui. Il est homme d'affaires avisé et je suis convaincu qu'il constatera qu'il s'agit ici d'un projet d'affaires. J'espère donc qu'avant bien longtemps le Gouvernement trouvera jour à commencer la construction de ce grand œuvre national.

M. E. PROULX (Prescott): Mon honorable ami de Wright et l'honorable député de Renfrew-nord ayant exposé tous deux les détails de cette question de la construction du canal de la baie Georgienne, je ne réclamerai l'attention de la Chambre que durant quelques instants pour les observations que je dois faire en cette circonstance.

Le pays attend avec beaucoup d'anxiété un énoncé de la politique que nos ministres entendent suivre à l'endroit de cet important projet. Le Gouvernement libéral se proposait de faire commencer la construction de ce canal dans un avenir rapproché, ou aussitôt que les revenus du pays l'auraient mis en état d'entreprendre ce travail; or, les revenus ont considérablement augmenté au cours de ces dernières années et la population estime que le Gouvernement aurait raison d'inaugurer les travaux. L'année dernière le Gouvernement a demandé un crédit de $100,000 pour commencer le dragage de la rivière aux Français. J'ignore la nature des travaux que l'on a exécutés, mais je m'attendais certainement à voir figurer au budget supplémentaire de cette année un montant considérable qui eût permis d'exécuter les travaux préliminaires de la construction de ce canal. Je suis grandement navré de constater que ce budget qu'on a déposé sur le bureau, cet après-midi, ne fait mention d'aucun crédit destiné à cet ouvrage, bien qu'il contienne un crédit de plus de $2,000,000 pour le canal Welland, et un autre de plus de $1,000,000 pour les canaux, en général. J'ignore s'il y a là quelque chose pour le canal de la baie Georgienne, mais je l'espère. L'opinion s'est répandue dernièrement que les ministres ne voyaient pas d'un bon œil la construction d'un canal et que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux ne montrait pas beaucoup d'enthousiasme à l'endroit de cette entreprise. J'espère que cette opinion est fausse et que l'honorable ministre des Travaux publics pourra ce soir dissiper ce malentendu.

On dit que le Gouvernement a l'intention d'amélirer la rivière des Français et le lac Nipissing jusqu'à North-Bay et de faire de North-Bay le point de distribution

ou, en d'autres termes, un Buffalo canadien. Il se propose de faire décharger le grain à North-Bay pour le faire transporter ensuite par voie ferrée à Montréal et aux ports de mer de l'Atlantique.

M. ROGERS: Je n'ai jamais entendu parler d'une proposition telle que celle signalée par l'honorable député.

M. PROULX: Il se peut que mon honorable ami n'en ait pas entendu parler, mais moi, j'en ai entendu parler. Ce bruit a circulé à North-Bay même. C'est un désir très légitime de la part du ministre des Chemins de fer et des Canaux que de rêver de faire de North-Bay une grande ville et un grand port, mais je ne crois pas que cela puisse remplacer la route fluviale d'entier parcours que désire le pays. L'objection au canal Welland est que le Saint-Laurent ne peut être rendu navigable pour les gros navires à marchandises, tandis que le canal de la baie Georgienne, avec une profondeur de 22 pieds et une largeur de 200 pieds, peut être rendu navigable pour ces gros navires et il n'y aurait pas de transbordement. Le grain serait expédié par les navires d'un terminus à l'autre. Je n'ai pas l'intention d'insister surles détails, car nous les connaissons tous. Cette question a été discutée en cette Chambre au cours des sessions précédentes, et les journaux en ont tant parlé que le peuple en connaît tous les détails importants. La région agricole et industrielle qu'intéresse le système de transport des Grands lacs est cette région ayant son sommet à Chicago et Saint-Louis, aux Etats-Unis et au Fort-William et à Port-Arthur au Canada, s'étendant en arrière vers l'ouest et le nord-ouest et ayant une superficie de 1,250,000 milles carrés. Elle comprend les états du Michigan ,de l'Indiana, du Missouri, de l'Illinois, du Kansas, du Nebraska, de l'Iowa, du Wisconsin, du Minnesota, des Dakotas et les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et une partie du Nouvel-Ontario, en Canada.

Elle a une population de 26,400,000 âmes, population qui n'était que de 22,600,000 il y a dix ans. C'est la plus belle région du monde pour la culture du grain. En 1909, elle a produit 3,386,000,000 de boisseaux de blé, d'orge, d'avoine, de maïs et de seigle. C'est la distribution d'une partie de ce grain, avec le mouvement du minerai de fer, qui a donné à la navigation des lacs l'impulsion qui lui a fait atteindre les énormes proportions et la perfection du transport économique que nous constatons actuellement.

Un simple coup d'œil jeté sur la carte indique la position actuelle de ce commerce. Les points de convergence de cet énorme trafic sont: aux Etats-Unis, d'un côté Kansas-City et Saint-Louis et de l'autre, Chicago, Milwaukee et Duluth, et au Canada, Winnipeg, Fort-William et Port-Arthur. Dans ces centres, le grain est trié, nettoyé, classifié et préparé pour l'expédition, et de là il est expédié pour l'exportation soit vers le sud, aux ports du golfe, à la Nouvelle-Orléans et à Galveston, soit vers l'est, à Baltimore, Philadelphie, New-York, Boston, Portland et Montréal ou à d'autres endroits pour la distribution immédiate dans les régions de l'est où la population est dense.

En ce qui concerne l'exportation du blé, nous voyons qu'en 1899 il a été expédié de la Nouvelle-Orléans et de Galveston 26,038.000 boisseaux, et en 1909 seulement 4,826.000 boisseaux. Des ports de l'Atlantique: Baltimore, Philadelphie, New-York, Boston et Portland, en 1899 on en a expédié 49,302,000 boisseaux et en 1909, 59,495,000 boisseaux, tandis que de Montréal, Saint-Jean et Halifax on en a expédié en 1899, 9,852,000 boisseaux et en 1909, 21,160,000 boisseaux. Ces chiffres démontrent que, chaque année les grands totaux sont virtuellement les mêmes, mais que les exportations des ports du golfe ont diminué et que celles des ports canadiens ont augmenté dans une mesure notable.

Cette route a sur la route du Saint-Laurent cet avantage que ce serait une route fluviale d'entier parcours et, comme l'a dit mon honorable ami de Rrenfrew, elle serait libre de toute entrave internationale et elle forcerait probablement les Etats-Unis à modifier leur projet d'élargissement du canal Erié, et à construire un canal passant par le lac Champlain. Le coût de ce travail est estimé à $150,000,000 et le revenu est estimé à $8,000,000 par année. On estime que 16,000,000 de tonnes de marchandises passeraient par ce canal la première année de son exploitation, et un péage de 50 cents par tonne donnerait un revenu de $8,000,000. Si nous évaluons à $1,000,000 par année le coût de l'entretien, il reste encore $7,000,000 pour payer l'intérêt sur le coût de la construction, ce qui équivaudrait à 4¾ p. 100 sur une mise de fonds de $150,000,000. Ceci est en sus de tout revenu qui proviendrait par la suite de la vente de l'énergie hydro-électrique. On sait que des chutes d'eau d'une très grande valeur se trouvent sur la route du canal et que les richesses forestières et minérales de la région adjacente offrent d'immenses ressources. Si ce travail est commencé aujourd'hui, il est virtuellement certain que lors de l'ouverture du canal, dans dix ans, l'estimation très modeste sur laquelle est basé le calcul ci-dessus sera dépassée de beaucoup. Avec le même péage chaque million supplémentaire de tonnes ajouterait $500,000 au revenu annuel, soit environ trois dixièmes de 1 pour 100 sur le capital engagé.

Je n'abuserai pas des instants de la Chambre, mais j'espère que le Parlement aura bientôt de la part du Gouvernement une déclaration énonçant son programme sur ce point et que nous saurons si c'est l'intention du Gouvernement de commencer ces travaux dans un avenir peu éloigné.

M. JAMES ARTHURS (Parry-Sound): Monsieur l'Orateur, vu les discours habiles et documentés des représentants de Wright et de Renfrew, je ne traiterai pas longuement ce sujet ce soir; cependant, je désire réfuter quelques-unes des objections qu'on a soulevées contre la possibilité ou l'à-propos de construire ce canal. Le représentant de Prescott m'excusera si je ne suis pas le cours de ces observations, mais je puis dire que je m'aperçois qu'il fait plus d'instances pour obtenir du Gouvernement actuel un exposé de son programme qu'il n'en a fait pour connaître les intentions de l'ancien ministère, bien que M. Pugsley, ci-devant ministre des Travaux publics, et le très honorable sir Wilfrid Laurier, autrefois premier ministre, eussent dit que la constuction de ce canal serait la prochaine grande entreprise nationale, s'ils étaient maintenus au pouvoir.

Ce projet n'est pas nouveau. Les études sur le terrain pour le creusement d'un tel canal ont eu lieu dès 1839 et différents examens des lieux ont été faits depuis cette date jusqu'à nos jours. Nous constatons que chaque fois les rapports des ingénieurs ont été favorables à la construction de ce grand ouvrage. Nous constatons aussi que les Américains, par l'entremise de leurs meilleurs ingénieurs, ont fortement exprimé l'avis que cette entreprise était non seulement susceptible d'exécution, mais qu'elle pouvait être exécutée à un prix modique, si l'on tient compte de son utilité pour tout le continent américain.

Nous avons le rapport de la commission nommée par le gouvernement des Etats-Unis pour l'agrandissement du canal Erié, rapport dans lequel il est dit que, si le Canada pousse cette entreprise, le transport des céréales du continent américain serait presque complètement accaparé par les Canadiens.

On s'est trompé autrefois et jusqu'à nos jours en nommant ce canal le canal de la baie Georgienne. En vérité, d'après la mission d'ingénieurs que l'ancien Gouvernement a envoyée sur les lieux (et qui, soit dit en passant, a présenté un rapport très complet qui a coûté environ un quart de million de dollars) la distance totale à canaliser ne dépasse pas 28 milles, et il y a près de 35 milles de rivière à améliorer, des courbes à redresser, et ainsi de suite.

On dit que le reste de cette longue artère fluviale est complètement navigable, et la plupart des membres de la Chambre le savent, sur une longue partie de cette distance, il y a des lacs dont plusieurs sont larges de plusieurs milles et entièrement exempts d'obstacles quelconques.

On a aussi soulevé l'objection—je crois que le représentant de Renfrew-nord l'a mieux réfutée que je ne saurais le faire—qu'il y aurait des courbes et des obstructions dangereuses dans les cours d'eau compris dans ce canal, mais ceux qui ont parcouru les lieux savent parfaitement bien que la navigation d'une partie quelconque de cette voie navigable n'est pas plus difficile que la navigation du canal du Sault et de la rivière Détroit. Les courbes y sont aussi dangereuses qu'à n'importe quel endroit du canal appelé canal de la baie Georgienne.

Une autre objection de ceux qui combattent le projet, c'est que les eaux du canal gèleraient, en juillet, août, septembre, octobre ou quelque chose de semblable; mais, étant originaire de cette partie du pays je sais parfaitement bien que ces eaux sont libres longtemps après la fermeture du canal du Sault et que, à tout prendre, elles sont libres une quinzaine après la fin de la navigation dans le port de Montréal.

Dans leur rapport sur les études générales les ingénieurs de l'Etat disent qu'il y a assez d'eau pour 29 passages, aller et venir, chaque jour. Diminuons de beaucoup ces calculs et supposons, pour les fins de raisonnement, qu'il n'y ait pas autant d'eau et qu'il ne puisse y avoir que dix passages par jour d'un navire du port de 1,000 tonneaux transportant environ 300,000 boisseaux de céréales, il s'ensuivrait qu'avec dix passages seulement, une quantité de céréales égale à 3,000 wagons ou à cent convois de 30 wagons chacun franchirait ce canal.

D'un autre côté, si nous pouvons y faire passer trente navires par jour, nous constatons que la quantité serait égale à 30 convois par jour ou à environ 12 convois de 30 wagons chacun par jour. Il y a aussi ceci à considérer: 1,000,000 de forces hydrauliques seraient générées. Lorsque nous nous rappelons que la grande ville de Minneapolis, le centre universel de la fabrication de la farine, tire toute son importance du fait que la rivière sur les bords de laquelle elle est située lui procure des forces hydrauliques, lorsque nous nous rappelons que les céréales doivent être apportées dans des wagons à Minneapolis et que la farine doit être mise à bord de convois pour être rendue jusqu'au littoral, nous pouvons comprendre quel grand avantage ce serait si un navire du port de 2 à 300,000 boisseaux de grain pouvait accoster près de l'une de ces grandes chutes d'eau du canal et, en moins de vingt-quatre heures, remplacer son chargement de grain par un chargement de farine et continuer son voyage en emportant ce grain converti en farine.

M. PROULX.

Ceci n'est pas un rêve; ce projet est entièrement réalisable, si cette grande entreprise est menée à bonne fin. Ainsi que le représentant de Renfrew-nord l'a fait observer, nous avons d'immenses ressources forestières qui demeurent inexploitées et dont certaines parties sont presque chaque jour la proie des flammes; elles deviendraient disponibles grâce à l'ouverture du canal, les ports de l'ouest d'Ontario jusqu'à Port-Arthur et Fort-William serviraient de débouchés pour la houille des provinces de l'Est. Il y a un petit coin de ma circonscription où l'on a importé cette année près de 500,000 tonnes de houille grasse.

Si ce canal était construit, je n'ai aucun doute que chaque tonne de charbon pourrait être transportée à aussi bon marché et même à meilleur marché par ce canal, et viendrait des mines canadiennes. Il faut transporter le charbon dont je parle sur une distance de 80 à 180 milles par chemin de fer avant qu'il atteigne un port de la baie Georgienne. De cette façon, donc la construction de ce canal bénéficierait à presque toutes les classes et a toutes les parties du pays au Canada. Ce n'est pas une entreprise locale dans le sens du mot; ce n'est pas un canal ou une entreprise pour le bénéfice particulier du comté de Renfrew-nord, ou pour le bénéfice seul du comté de Wright; mais c'est une entreprise qui sera avantageuse à presque tous les comtés du Canada.

L'honorable député de Renfrew-nord a montré aussi d'une façon très concluante que nous avons dans le moment environ une centaine de petits vaisseaux naviguant sur les Grands lacs. Il y a une raison pour cela, ainsi que l'a déjà dit l'honorable député, mais si nous avions un canal traversant entièrement le territoire canadien et dont nous pourrions fixer nous-mêmes les taux de péage, ou en d'autres mots, si nous pouvions donner un avantage à l'expéditeur canadien, n'est-il pas raisonnable de supposer que notre marine marchande sur les Grands lacs en augmenterait considérablement et que le résultat serait que notre grain de l'Ouest et notre charbon de l'Est seraient transportés dans des vaisseaux canadiens au lieu de l'être dans des vaisseaux étrangers, comme aujourd'hui. Je suis fermement convaincu que c'est le temps aujourd'hui de construire cette grande voie de navigation. Ainsi qu'on l'a fait remarquer, cette construction prendra peut-être dix années et même plus, mais je ferai remarquer qu'il y a entre les voies de transport par eau et les autres cette différence qu'elle rapporte des bénéfices du moment qu'elles sont commencées. Je connais un peu le pays entre la baie Georgienne et le lac Nipissing.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce que l'honorable député de Prescott nous a dit à ce sujet, et je me permettrai de lui dire qu'un ministre des Travaux publics, le plus grand peut-être que nous avons jamais eu, dans le Gouvernement de l'honorable chef actuel de l'opposition, feu l'honorable M. Tarte, était fortement d'opinion que la construction du canal devait être commencée immédiatement et achevée jusqu'au lac Nipissing au moins, en attendant que nous eussions trouvé les moyens de faire le reste. La construction du canal, l'ouverture de la rivière des Français jusqu'au lac Nipissing donnera à très peu de frais plusieurs ports nouveaux au Canada; elle donnera une route pour le transport du grain beaucoup plus courte que les routes actuelles par plusieurs des ports d'où le grain est aujourd'hui expédié à Montréal, et de cette façon ce commencement de canal sera avantageux au Canada tout entier. Si le canal était commencé simultanément aux deux bouts, n'est-il pas raisonnable de supposer que son ouverture entre Ottawa et Montréal serait d'un avantage général pour le Canada? Pour moi il est évident que si l'on commençait immédiatement la construction de cette voie de navigation, on en retirerait un bénéfice immédiat, avant même qu'elle fut achevée entièrement. J'ai vu avec plaisir que l'on avait inscrit $500,000 au budget pour la partie du canal de la rivière des Français, ou pour la rivière des Français, ce qui, je suppose est la même chose. Je désirerais seulement que le Gouvernement nous dise d'ici à la fin de la session s'il ne lui est pas possible d'augmenter considérablement ce crédit.

Personnellement je ne suis pas opposé au canal Welland. Tout en demandant la construction du canal de la baie Georgienne, je crois que nous devrions consentir à ce que ces autres travaux soient exécutés. Ainsi que l'a fait remarquer avec beaucoup de justesse, mon honorable ami de Renfrew-nord, l'agrandissement du canal Welland dans le moment bénéficierait aux ports américains et non pas aux ports canadiens.

La ville de Toronto n'a aucun besoin que le canal Welland soit creusé à 24 pieds, parce que le port de Toronto n'a que 12 pieds de profondeur en moyenne, et tous les bateaux qui fréquentent aujourd'hui ce port peuvent facilement passer dans le canal Welland actuel. Il en est de même pour presque tous les ports sur le côté canadien de la frontière, je crois même que quelques-uns des ports à l'est de Toronto n'ont qu'environ que 9 pieds d'eau, en règle générale. Le seul port qui bénéficierait d'une façon importante serait le port d'Ogdensburg sur le côté américain.

Une autre objection au canal Welland c'est qu'il est entièrement libre de droit pour les vaisseaux américains. Le Canada n'a pas d'avantages spéciaux dans l'exploi-

tation de ce canal, bien que sa construction nous ait coûté $50,000,000; les Américains ont absolument les mêmes droits que nous, et doivent les avoir en vertu du traité que nous avons avec eux. Je ne suis pas un pessimiste; mais ainsi que l'a déjà fait remarquer l'honorable député de Wright, ce canal est plus ou moins exposé, vu qu'il est situé sur la frontière internationale. Nous devons songer aussi que le creusement du canal Welland, le creusement du fleuve Saint-Laurent sur tout son parcours n'apporteront rien de nouveau au Canada ; ces travaux pourront augmenter nos facilités de transport, en augmentant en même temps celle des Américains, mais ils n'ouvriront aucun territoire nouveau, n'apporteront rien de neuf à aucun port du Canada, et, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, tant que les canaux du Saint-Laurent n'auront pas la même profondeur, le creusement du canal bénéficiera aux Américains, et aux Américains seulement, tandis que le canal de la baie Georgienne sera un canal entièrement canadien. Ainsi que le très honorable chef de l'opposition l'a dit, ce canal sera construit par des Canadiens, possédé et exploité par eux; il apportera des avantages aux cultivateurs de l'Ouest, aux mineurs de l'Est, aux commerçants de bois du Canada et aux manufacturiers d'Ontario.

Je le répète, cela permettra la mise en œuvre d'un million de chevaux qui sont aujourd'hui inutilisés, personne ne tirant parti de cette masse d'eau dans sa descente des hauteurs du pays septentrional. Cela suscitera l'établissement d'industries dans toute l'étendue du Dominion et rendra, je pense, le Canada tout à fait indépendant des entreprises de transport de nos voisins de la république américaine.

M. AMES: J'ai l'honneur de proposer le renvoi du débat.

M. OLIVER: Si le débat est ajourné maintenant, la motion va se trouver rejetée à la fin du Feuilleton, et ne reviendra probablement plus sur le tapis d'ici à la fin de la session. Je crois que c'est la règle à l'heure actuelle. Si je ne me trompe, l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux tiendrait beaucoup à prendre la parole sur la motion en discussion et tous trouveraient avantage, s'il était possible, du consentement de la Chambre ou de quelqu'autre manière, de suspendre le débat et de laisser la motion figurer à son rang au Feuilleton, afin que ceux qui n'ont pas encore pris la parole, y compris l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux, soient à même de le faire.

M. ROGERS: Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de prendre des mesures spéciales pour inscrire cette motion dans un ordre quelconque au Feuilleton. Je sais que l'honorable représentant de Renfrew-sud et d'autres n'attendent qu'une occasion favorable pour exprimer leurs vues à l'égard de cette question du canal de la baie Georgienne. Quant à moi, en ma qualité de ministre des Travaux publics, je ne manquerai pas l'occasion de dire ce que je pense de cette grande entreprise nationale, et le Gouvernement sera heureux, à une date prochaine, de saisir la Chambre de cette question.

M. l'ORATEUR: Le règlement de la Chambre ne permet pas d'inscrire cet objet à l'ordre du jour, mais le Gouvernement pourra, bien entendu, soulever la question dès qu'il le jugera à propos.

M. OLIVER: Si j'ai bien compris, le ministre des Travaux publics donne l'assurance à la Chambre que la question sera soulevée à une date ultérieure.

(La motion est adoptée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne sans discussion le dépôt des documents suivants:

Copie de toutes lettres, télégrammes, papiers et documents concernant la destitution du capitaine Lyons, de la drague "Northumberland", et la nomination de son successeur.—M. Macdonald.

Copie de tous papiers réservant une lisière de terre d'un mille de largeur le long de la ligne du chemin de fer de la baie d'Hudson, y compris l'arrêté du conseil et tous les plans et la correspondance à ce sujet, avant et après le retrait de ces terrains.—M. Graham.

Copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, accusations, requêtes et documents quelconques, en la possession du Gouvernement, ou de l'un des ministères, ou de l'un quelconque des fonctionnaires de l'Etat, et se rapportant en quoi que ce soit à la destitution du Dr Clarence T. Campbell, inspecteur des postes, à London, Ont.—M. Ross.

Copie de tous arrêtés du conseil, lettres, télégrammes, rapports, pétitions et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou tout autre département du Gouvernement concernant l'octroi de licences pour la mise en conserve du homard et datées du 1er janvier 1912 jusqu'au 25 janvier 1913.—M. Sinclair.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, etc., reçus des officiers de la fraternité canadienne des employés des chemins de fer, par le département du Travail ou celui des Chemins de fer et Canaux entre le 1er janvier 1912 et le 25 janvier 1913 au sujet des enquêtes tenues et des destitutions d'employés pour cause d'ingérenec politique, et des réponses aux documents reçus.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Alex. Matheson, maître de poste à Boularderie-centre, comté de Cap-Breton-nord et Victoria.—M. McKenzie.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Mme O. J. McKay,

directrice de poste à Cap-Dauphin, comté de Cap-Breton-nord et Victoria, de la preuve faite, et des rapports sur l'enquête conduite par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet, ainsi qu'un état détaillé des frais de cette enquête. —M. McKenzie.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Daniel Dunlop, maître de poste à New-Campbellton, comté de Cap-Breton-nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports sur l'enquête conduite par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet, ainsi qu'un état détaillé des frais de cette enquête.—M. McKenzie.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Roderick Bain, chaloupier à New-Campbellton, comté de Cap-Breton-nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports sur l'enquête conduite par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet, ainsi qu'un était détaillé des frais de cette enquête.—M. McKenzie.

Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, raports, etc., reçus depuis le premier jour d'octobre 1911 par le département des Chemins de fer et Canaux, la commission administrative des chemins de fer du Gouvernement, quelque fonctionnaire de l'Intercolonial ou du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, ou en la possession de l'un ou l'autre de ces bureaux administratifs ou de ces fonctionnaires, se raportant en quoi que ce soit à une demande, ou à un projet de diminution des heures de travail pour les employés de l'Intercolonial à Moncton, ou sur tout autre point de l'Intercolonial, ou sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.—M. Emmerson.

Relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service public ordonnés par l'administration actuelle, depuis le premier jour d'octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Westmoreland (N.-B.), dans l'un quelconque des départements; les noms des fonctionnaires ou employés destitués; la raison de tel renvoi; les accusations portées; les noms des accusateurs (sauf le cas de George H. Cochrane, percepteur des douanes à Moncton, pour lequel les papiers ont déjà été demandés); copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, etc., concernant chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus aux enquêtes, quand il y eu enquête; de tous les rapports touchant ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration, ou de la commission d'administration des chemins de fer de l'Etat, ou des fonctionnaires de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplacer les employés renvoyés; les noms des personnes qui ont recommandé des remplaçants, ainsi qu'un relevé détaillé de toutes les dépenses soldées par l'un quelconque des départements en rapport avec les susdits renvois et enquêtes.—M. Emmerson.

Relevé faisant connaître combien de maîtres de poste et d'autres employés des postes ont été respectivement destitués entre le 1er juillet 1896 et le 1er octobre 1911; et quel en a été le nombre dans chaque province; aussi, relevé similaire pour la période écoulée entre le 10 octobre 1911 et ce jour, avec le nombre pour chaque province; de plus, faisant connaître le nombre de bureaux de poste en existence dans chaque province au 1er juillet 1896, et actuellement, respectivement.—M. Rainville.

Etat indiquant le nombre de personnes qui ont demandé la gratification accordée aux volontaires qui ont fait du service lors de l'invasion féniane, les noms et domiciles des postulants, les noms de ceux qui ont reçu la gratification et de ceux à qui ella a été refusée, avec la raison du refus. Aussi, copie des règlements pourvoyant à l'application de la loi.—M. Macdonald.

Copie de toutes lettres, correspondance, rapports, et autres documents dans le département des Chemins de fer et Canaux, concernant une demande faite par la Central Railway Company of Canada à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pour approbation de son tracé projeté entre Hawkesbury et South-Indian.—M. Proulx.

Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de William Bow, maître de poste à Winchester, comté de Dundas, et de toutes recommandations pour la nomination de son successeur.—M. MacNutt.

Copie de tous les documents, télégrammes, lettres, etc., échangés entre le Gouvernement fédéral, ou quelqu'un de ses membres, et le gouvernement de la province de la Saskatchewan, ou quelqu'un de ses membres, en rapport avec le chapitre 17 des statuts de la Saskatchewan, 1912, intitulé an Act to prevent the employment of Female Labour in certain capacities.—M. Martin (Regina).

La séance est levée à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 4 février 1913.

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

1re LECTURE

De plusieurs bills d'intérêt privé:

Le 1er (n° 109), déposé par M. Bristol, concernant la compagnie du chemin de fer de la Colombie-Anglaise et de la rivière Blanche;

Le 2e (n° 110), déposé par M. Sharpe (Lisgar), concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique;

Le 3e (n° 111), déposé par M. Green, concernant The Imperial Underwriters Corporation, et tendant à changer son nom en celui de The Imperial Underwriters Corporation of Canada;

Le 4e (n° 112), déposé par M. Turriff, concernant The North Empire Fire Insurance Company;

Le 5e (n° 113), déposé par M. Clements, concernant la compagnie de chemin de fer Pacific and Hudson Bay;

Le 6e (n° 114), déposé par M. Beattie, tendant à constituer en corporation The Port Nelson Company;

Le 7e (n° 115), déposé par M. Meighen, tendant à constituer en corporation The Prudential Life of Canada.

MERCREDI DES CENDRES.

M. BORDEN propose:

Que la Chambre, après sa séance aujourd'hui, ne se réunisse plus avant jeudi prochain, 6 du courant, à trois heures de l'après-midi.

(La motion est adoptée.)

NOMINATION D'UN SOLLICITEUR GENERAL.

M. MACDONALD: Je désire poser une question au très honorable premier ministre. Il y aura lundi prochain un an et quatre mois, soit seize mois en tout que la charge de solliciteur général est vacante. Je lisais dans les journaux l'autre jour qu'on se proposait d'y nommer un député de ma province. Le très honorable premier ministre voudra-t-il me dire si cette rumeur est fondée, sinon, quand se propose-t-il de remplir cette vacance?

M. BORDEN: Je n'ai pas vu l'entrefilet de journal dont parle l'honorable représentant et j'ignore ce qui en est. La question n'est pas venue sur le tapis récemment, par suite de l'accumulation des affaires. Dès qu'une décision aura été prise, elle sera annoncée à l'honorable représentant et à ses collègues de la députation.

M. MACDONALD: Ne pensez-vous pas qu'il vaudrait mieux abolir cette charge?

M. BORDEN: Je ne le pense pas.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—TRANSPORT DU FOIN.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le 26 novembre j'inscrivais au Feuilleton une demande relativement au transport gratuit ou à taux réduit, sur l'Intercolonial, du foin à destination des comtés de l'est de la Nouvelle-Ecosse. A plusieurs reprises la question sur appel fut réservée; puis, après le 15 décembre, elle fut rayée du Feuilleton, sans qu'une réponse eût été fournie. Je prie maintenant le ministre des Chemins de fer de nous informer s'il a été pris, ou si l'on songe à prendre, quelque mesure pour le transport gratuit ou à taux réduit du foin à destination du comté d'Antigonish ou autres comtés de l'Est?

M. l'ORATEUR: Ce n'est guère un appel au règlement que vous faites-là.

M. CHISHOLM: Ce serait un appel au règlement, si je demandais pourquoi cette question a été rayée du Feuilleton sans mon consentement.

M. l'ORATEUR: En effet, mais en ce moment c'est une question directe qu'il pose au ministre.

M. CHISHOLM: J'ai pensé qu'en m'y prenant ainsi j'aurais plus vite une réponse.

M. COCHRANE: J'ignore pourquoi la question a été biffée du Feuilleton; ce n'est pas à la demande du ministère. J'y ai répondu de vive voix, informant la Chambre que la question d'une réduction des frais de transport du foin sur le chemin de fer de l'Etat était à l'étude. Il en est autrement de la proposition de transporter gratuitement le foin sur l'Intercolonial; pour que pareille demande pût être accordée, il faudrait que le Parlement y pourvût au moyen d'une subvention.

FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

Reprise du débat du 31 janvier sur la motion de M. Borden, proposant la 2e lecture et l'adoption en dernière épreuve du projet de résolution transmis du comité général en vue de l'augmentation de l'effectif des forces navales de l'empire, et sur l'amendement y proposé par sir Wilfrid Laurier.

M. O. TURGEON (Gloucester) (N.-B.): Lors de la suspension du débat sur cette question vendredi soir, j'avais fait connaître mon dissentiment à l'égard de la proposition actuellement sur le tapis, et condomné la politique de temporisation adoptée par le ministère actuel, à la suite de l'élection du 21 septembre 1911, et qui a rendu inutiles les mesures prises par le peuple canadien, avec le concours des deux partis, en vue de l'établissement d'une marine canadienne, laquelle serait au service de l'empire dès que le besoin en serait senti. Je disais que, suivant la prétention de certains honorables députés de la droite, ainsi que de quelques feuilles ministérielles, le programme naval du très honorable chef de l'opposition était séparatiste. J'ajoutai que s'il se trouvait quelqu'un de plus zélé qu'un autre pour le maintien de la suprématie de l'empire anglais, c'était bien l'humble représentant de Gloucester, et c'était, dis-je, ma conviction que tous les honorables députés de la gauche partageaient les mêmes sentiments. Je m'étonne qu'il se trouve aujourd'hui un membre de nombre grand Parlement canadien pour donner à penser que des Canadiens sains d'esprit désirent que nous nous séparions de l'empire. Quant au programme du très honorable sir Wilfrid Laurier et du parti libéral canadien, et quant à sa supériorité au point de vue des intérêts de l'empire, sur la proposition du très honorable M. Borden et du parti conservateur, je ne vous

donnerai pas simplement mon opinion, mais je citerai les paroles de quelques-uns des hommes politiques les plus éminents de l'empire anglais. Au moment même, il y a deux ou trois ans, où le parti libéral obtenait du Parlement son assentiment en vue de la création d'une marine de guerre canadienne, lord Milner était à Toronto, où il prononça un discours fort judicieux et rempli des sentiments les plus patriotiques. Voici un extrait de ce discours:

Il ne s'agit pas de se débarrasser d'un fardeau en le rejetant sur d'autres épaules, mais plutôt de provoquer l'intervention de nouveaux centres d'activité. Aussi n'ai-je jamais été l'avocat très enthousiaste de contributions de la part d'états-colonies autonomes au soutien de l'armée ou de la marine du Royaume-Uni, bien que, faute de mieux, et comme témoignages de l'esprit de solidarité régnant au sein de l'Empire, ces contributions soient appréciées et avec raison. Mais il me paraît bien que la forme que la coopération dans ce sens finira par prendre au sein de l'empire, forme à la fois la plus en harmonie avec la dignité des divers états, comme aussi la plus favorable au maintien de leur force collective et leur union effective, c'est le développement de leurs diverses ressources défensives, tant en hommes qu'en matériel. Je sais bien qu'on va objecter,—on l'a déjà fait,—que le développement individuel invite à la séparation. Mais je n'accepte nullement cette prétention. Les raisons d'ordre professionnel et technique, pour ne pas dire stratégique, qui militent en faveur d'une seule grande flotte impériale sont des plus fortes, à tel point qu'elles ont dans une certaine mesure fait perdre de vue jusqu'ici le point de vue politique. Mais sans vouloir être trop tranchant dans l'examen d'une question qui demande de la part de tous beaucoup plus d'attention qu'elle n'en a reçu jusqu'ici, je dois dire que, tout impérialiste que je sois, je suis très frappé de la force de l'objection d'ordre politique.

Si les états-colonies autonomes devaient aux termes de présentes conventions constitutionnelles ne contribuer à l'aménagement d'une marine centrale, que de l'argent, ou (ce qui vaudrait mieux) des hommes et des navires, ils n'y mettraient pas l'ardeur, l'intérêt qui sont d'un si grand prix en pareille affaire. Ils resteraient, comme aujourd'hui, absorbés par le soin de leurs affaires locales, et même s'ils reconnaissaient leurs obligations envers l'empire dont ils font partie, ils se diraient que cette contribution les en dégage. Celle-ci, dans ces conditions serait probablement assez minime; mais ce n'est pas là le véritable point faible d'un tel régime; son caractère le plus funeste consisterait en ce que la participation des états-colonies autonomes dans les affaires impériales, commencerait et finirait avec cette contribution.

Ce ne sont pas là mes paroles. La Providence ne m'a pas doué d'assez grands talents pour me permettre de donner pareille forme à mes pensées sur l'avenir de ce grand empire. J'en recommande la lecture à l'honorable représentant de Frontenac (M. Edwards), qui a attaqué si violemment le programme du parti libéral. D'autres membres de la députation ont parlé dans le même esprit ces jours derniers. Je les engage à étudier et méditer avec soin cette déclaration de lord Milner. Cela devrait être de nature à les satisfaire. Pour le moment laissez-moi vous signaler une autre expression d'opinion émanant de source autorisée, formulée peu de temps après l'ouverture du débat, quelques jours seulement avant que le leader de l'opposition eût soumis son programme au Parlement et avant que le ministre du Commerce et de l'Industrie eût exprimé ses vues à l'appui du programme de son très honorable leader. Elle émane de quelqu'un qui ne se rattache pas au parti libéral en Angleterre, mais qui a été et sera probablement de nouveau un de ces jours le leader du parti conservateur anglais, l'honorable A. J. Balfour lui-même. Adressant la parole le 1er décembre à un nombreux auditoire, réuni au restaurant Holborn, pour célébrer la Saint-André, M. Balfour qui présidait, s'exprima comme il suit à l'égard de la nationalité impériale:

Il rappela comment ses compatriotes dans toutes les parties du monde avaient su concilier l'esprit national avec un ardent patriotisme local. Ce n'est qu'en marchant sur leurs traces qu'on pourra assurer l'avenir de l'Empire. La population canadienne, celles des diverses colonies d'outre-mer, ne sauraient faire abstraction de leur propre sentiment national. Il est bon que tout Canadien se rende compte que le Canada a ses propres principes de développement, et à l'avenir, voyons à ne pas enrayer ce patriotisme local, dit-il. Que chacun ait le culte de sa propre nationalité: Le Canada aux Canadiens, l'Australie aux Australiens, mais tous au service de l'Empire anglais.

Je le répète, le maintien de notre propre marine, et notre offre de la mettre à la disposition de l'empire au moment du danger, feront plus pour la sécurité de l'empire qu'une mesure de contribution directe. Les futures générations de Canadiens, absorbées comme la génération actuelle par l'œuvre de la colonisation et de l'exploitation des ressources de l'Est et de l'Ouest, continueront ainsi de se glorifier de leur titre et de leur dignité de Canadiens. On a cité d'autres opinions. Je me demande si je devrais les citer à mon tour, au risque de fatiguer la Chambre par la répétition même de déclarations d'une portée si grande au point de vue de l'avenir de notre pays. Je me bornerai à rappeler les opinions de quelques-uns des hommes d'Etat les plus en vue de la Grande-Bretagne qui ont invité les Canadiens à se conformer aux vues du très honorable leader de l'opposition lorsqu'il déclarait en 1902: "Je n'accepterai pas le principe de la contribution, mais je construirai une flotte canadienne aussitôt que le Canada sera outillé pour le faire et que les finances du Dominion le permettront." Une de ces opinions émane ni plus ni moins du premier lord de l'amirauté. Winston Churchill, dans ce fameux discours qu'il prononça lors d'un

banquet de la compagnie des constructeurs de navires le 15 mai dernier, un mois après l'adoption de l'importante loi allemande pour l'augmentation des armements. Même après cela, M. Churchill était disposé à accorder aux colonies d'outre-mer le temps nécessaire pour construire leurs navires, sachant qu'il était prêt, comme il le dit, à repousser toute attaque de la part de l'Allemagne ou d'aucun autre pays. Il préconisa la création de telles marines par toutes les colonies-sœurs de l'empire, comme fournissant la meilleure garantie du maintien de la suprématie britannique à l'avenir contre tout venant. Voici comment il s'exprima dans cette circonstance:

L'Amirauté est prête à laisser au Dominion la pleine et entière direction de ses forces navales en temps de paix. Le programme de construction navale qui récemment a reçu son achèvement a eu l'effet de rassurer pleinement la population de la métropole. Mais, comme la flotte doit être concentrée à portée des points stratégiques dans les eaux européennes, il en résulte une nouvelle situation, un nouveau besoin pour l'Empire, une nouvelle occasion pour les colonies autonomes de se rendre utiles.

Nous devrions toujours être en mesure de triompher de la plus forte coalition de puissances. Nous croyons être dans ces conditions actuellement et pour quelque temps encore; mais une guerre peut traîner en longueur, ou le résultat en rester indécis, ou, ce qui est plus probable, la guerre pourra n'être jamais déclarée de nos jours. En attendant, et jusqu'à ce qu'il se produise un résultat décisif aux points critiques, la mobilité générale de notre flotte se trouve diminuée à l'heure qu'il est, et d'ici à quelques années nous ne pourrons maintenir aux endroits exposés de nos eaux territoriales que juste l'effectif nécessaire; mais au moyen d'arrangements spéciaux en vue d'effectuer une mobilisation partielle, nous pourrons dans le cas de besoin, aménager et expédier de fortes escadres au secours d'aucune des colonies dont les intérêts vitaux seront menacés ou attaqués.

Plus loin, à l'égard du maintien de notre suprématie, il dit:

Cela nous pouvons le faire maintenant, l'année prochaine et dans le cours des années qui suivront immédiatement. Cependant, il y a lieu de reconnaître que, à chaque nouveau développement des marines du continent, à chaque nouvel accroissement des forces navales qui s'opposent aux nôtres, la mobilité mondiale de la marine anglaise se restreint sensiblement, et voilà la grande occasion qui s'offre à ces fortes et jeunes nations qui ont grandi sous l'égide du drapeau anglais et grâce au stimulant de sa protection.

Inutile d'en citer davantage; je crois que cela suffira pour convaincre tout honorable député qui voudra donner quelque attention à l'examen de la question que le programme adopté par l'ancien gouvernement aurait dû être mis à exécution par le Gouvernement actuel. J'ai déjà fait voir que le programme adopté par le Gouvernement actuel a été nuisible au Canada au point de vue industriel. C'est vraiment regrettable. Mais ce qui l'est davantage, c'est que le Canada ait été mis en mauvaise lumière aux yeux de l'empire anglais et des unités politiques qui le composent. Nous avions inauguré une politique qui était acceptée par ces honorables députés de la droite, et qui fut éloquemment défendue par le ministre actuel du Commerce et de l'Industrie, lorsqu'il a affirmé que notre marine, petite dans ses commencements, promettait de grandir, et au fur et à mesure de son développement rendrait de plus grands services au Canada, et que la création de cette marine était un gage et une preuve du désir du peuple canadien de remplir ses obligations envers l'empire, comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande et d'autres nations le font. Mais le rappel de la loi du service naval et l'annulation par le ministre de la Marine et des Pêcheries des commandes pour la construction de navires ont eu l'effet de donner une toute autre opinion du Canada aux nations composant l'empire britannique. Que le Canada ait été mis en mauvaise lumière aux yeux de l'empire, c'est ce qu'établit la déclaration du 1er lord de l'Amirauté faite le 22 juillet dernier en présence du leader du Gouvernement et du ministre de la Marine et des Pêcheries. Cette déclaration fait bien voir l'effet produit par cette politique de temporisation du Gouvernement actuel. On se rend compte que le 22 juillet on a eu l'impression que ce n'était que de ce jour-là que le Canada commençait à reconnaître ses obligations envers l'empire. Mais nous savons que deux ans auparavant, notre résolution avait été adoptée à l'unanimité en cette Chambre et qu'elle aurait reçu sa pleine exécution si le peuple canadien, dans un moment d'aveuglement, n'avait retiré sa confiance au Gouvernement qui s'appliquait à en assurer la réalisation. Dans la circonstance en question le 1er lord de l'Amirauté s'exprima ainsi:

Il est de notre devoir de reconnaître l'aide importante que déjà on nous fournit. Les unités navales australiennes ne cessent de progresser, et au fur et à mesure de ce progrès notre nouvelle organisation navale en a le bénéfice, par suite de la libération des équipages que nous avons précédemment maintenus dans ces eaux pour service à moindre distance de la métropole. J'ai déjà signalé l'initiative prise par le gouvernement de la Nouvelle-Zélande. Maintenant le Canada vient de l'avant. Nous avons eu mainte conférence à l'amirauté.

Maintenant le Canada "vient de l'avant"; comme si ce n'était que d'alors, à partir du voyage en Angleterre du premier ministre et du ministre de la Marine et des Pêcheries que le Canada avait songé à se porter au secours de la métropole. Si le programme que nous avions adopté avait reçu son exécution, dès aujourd'hui le ministre de la Marine et des Pêcheries serait en mesure

de nous dire que dans le port de Saint-Jean ou d'Halifax, ou dans quelqu'un des ports de la côte du Pacifique, les travaux de construction de navires pour la marine canadienne se poursuivent effectivement. Et la répercussion des coups de marteaux des forgerons sur le blindage des cuirassés canadiens aurait eu un effet meilleur sur les esprits en Angleterre et dans le monde entier, que cette simple proposition d'une subvention de la part du Gouvernement canadien. Car cette contribution ne dit rien au monde des sentiments des Canadiens; elle n'est qu'un expédient d'un parti en proie aux dissensions intestines.

Ces honorables députés nous disent que leur proposition est une proposition d'urgence, et lorsqu'on leur demande quel est leur programme définitif, ils répondent: A une époque future, dans vingt-cinq ou cinquante ans, peut-être, nous pourrons construire une flotte canadienne. Pourquoi attendre si longtemps? Il n'est pas de pays au monde mieux en état de se pourvoir d'une flotte que le Canada. Nous avons toutes les ressources nécessaires à la construction de navires: nous avons des chutes d'eau susceptible de fournir toute la force motrice requise pour actionner le matériel des grandes industries de construction, et nous disposons de vastes quantités de matières premières. Nous avons aussi la main-d'œuvre requise pour construire ces navires et recruter les équipages: mécaniciens, ouvriers, journaliers, matelots. Pour la bonne réputation du premier ministre lui-même, je regrette qu'il ait exprimé pareille opinion à l'égard du peuple canadien et des ressources du Canada. Ces messieurs se sont rendus en Angleterre à la recherche d'un cas d'urgence.

M. BELAND: Ils ne l'ont pas trouvé.

M. TURGEON: Ils l'ont bien trouvé, au contraire, mais sans se rendre compte de sa nature.

M. BELAND: Où se trouvait-il donc?

M. TURGEON: Sur nos côtes laissées sans protection depuis le rappel des navires anglais qui sont allés grossir la flotte de la mer du Nord. C'est là que le péril existait, et je m'étonne fort qu'ils ne s'en soient pas aperçus.

M. BELAND: Ils ne sont pas allés au bon endroit.

M. TURGEON: Rien, pourtant, ne les empêchait de se rendre au bon endroit, car ce péril est clairement signalé dans le mémorandum de l'Amirauté. Voici en quels termes:

Il a été nécessaire dans le cours de la dernière période décennale de concentrer la flotte principalement dans les eaux baignant les îles britanniques. En 1902, 160 navires anglais stationnaient dans les eaux lointaines contre 76 aujourd'hui.

Là était l'urgence, là était le péril, si ces gentlemen avaient désiré le voir. Lorsqu'ils prièrent le chef de l'Amirauté anglaise de leur fournir un état exposant la situation de l'empire en matière de suprématie maritime, ce fut l'état de choses qu'il leur signala nettement. Relativement aux colonies d'outre-mer, voici ce qu'on lit dans le mémorandum:

La suprématie en matière navale, peut être de deux sortes, générale ou locale. La suprématie générale en matière navale est assurée lorsqu'on est en mesure de mettre en déroute et de chasser des mers la flotte ennemie ou coalition de flottes ennemies la plus forte possible. La supériorité locale est assurée lorsqu'on est en mesure de dépêcher en temps opportun, ou de maintenir en permanence, en un point éloigné quelconque, des forces suffisantes pour vaincre l'ennemi ou le maintenir en respect jusqu'à ce qu'un résultat décisif ait été obtenu ailleurs. C'est la suprématie maritime générale de la Grande-Bretagne qui fournit la principale garantie de sécurité pour les intérêts de ces grandes possessions de la couronne, c'est cette supériorité qui depuis des années tient en respect tous ceux qui seraient tentés de porter la main sur elles ou de leur manquer d'égards.

Ici, il y a lieu de tenir compte de la rapide expansion du commerce maritime du Canada, et de l'immense valeur des chargements de marchandises canadiennes constamment à flot dans des navires anglais ou canadiens. Si l'on en croit les chiffres fournis par notre département du Commerce à la conférence impériale en 1911, la valeur annuelle du commerce d'outre-mer du Dominion canadien s'élevait en 1909-1910 à non moins de 72 millions de livres; le tonnage des navires canadiens était de 718,000 tonneaux, et continue d'augmenter. Pour la protection de tout ce commerce, sur quelque point qu'il se porte des mers les plus lointaines, ainsi que pour le maintien de ses communications à la fois avec l'Europe et l'Asie, le Canada compte et a toujours compté sur la marine impériale, sans contribution ou dépense correspondante.

Dans ce mémorandum on déclare que la Grande-Bretagne, par esprit de devoir et de générosité, a des années durant protégé l'immense commerce du Canada, mais qu'elle s'est trouvée forcée de rappeler ses navires, bien que ce commerce se développât très rapidement, comme nous savons qu'il s'est développé depuis la date de la conférence impériale de 1911. Certes, le premier ministre et le ministre de la Marine aurait dû sur-le-champ établir la flotte que nous avons décidé de créer en 1909-10; c'aurait été se conformer à la fois aux indications de cette résolution et aux recommandations contenues dans le mémorandum de l'Amirauté. Cet extrait de la note de l'Amirauté ne rappelle-t-il pas les paroles suivantes prononcées par le ministre du Commerce et de l'Industrie en 1909:

Après tout, la raison d'être par excellence des armements maritimes, c'est la protection

du commerce national. Que le commerce soit à proximité de son protecteur, que celui-ci ait sous son égide le commerce grandissant du pays et tous deux prospèrent de conserve en se prêtant mutuellement secours.

Je ne comprends pas que ce passage de la note de l'Amirauté qui, d'expression et de sentiment, rappelle si bien les paroles du ministre du Commerce et de l'Industrie, n'ait pas fait plus d'impression sur l'esprit des ministres et ne les aient pas engagés à inaugurer sur-le-champ une ère de construction de navires, à commencer par ces 15 millions que le Gouvernement actuel a refusé de voter pour cette fin. C'aurait été aux yeux de l'empire anglais la manifestation du dévouement éclairé du peuple canadien aux intérêts de cet empire.

Le ministre de la Marine, à son retour d'Europe, s'est exprimé à peu près dans le même sens que la note de l'Amirauté. Il nous a soumis des chiffres qui font voir l'importance des sommes dépensées par la Grande-Bretagne pour la protection du commerce canadien:

Certains chiffres ont été obtenus, et on s'est assuré que les frais d'entretien des navires sur l'Atlantique-nord et le Pacifique-nord, de 1851 à 1901, se sont élevés approximativement aux chiffres suivants:

1851-1861	$21,000,000
1861-1871	27,000,000
1871-1881	19,000,000
1881-1891	19,000,000
1891-1901	23,000,000
	$110,000,000

On se rendra compte à la lecture de ces chiffres que, depuis cinquante ans, en chiffres ronds, 110 millions ont été dépensés par la Grande-Bretagne en vue de maintenir des navires sur le Pacifique et l'Atlantique-nord pour la protection du Canada et du commerce canadien. Ce chiffre ne comprend absolument rien pour les frais de construction et d'armement des navires, non plus que pour les frais d'apprentissage ou de pension des marins. L'amirauté anglaise a, en outre, dans le cours de cette période, maintenu deux arsenaux maritimes au Canada: celui d'Halifax, dont l'établissement remonte au dix-huitième siècle, moyennant une dépense de $800,000, et celui d'Esquimalt, établi en 1855, moyennant une dépense de premier établissement de $580,000. L'entretien de ces deux établissements durant cette période de 1850 à 1900, a coûté plus de 6 millions.

Après avoir fourni d'autres indications à l'égard des dépenses effectuées par la Grande-Bretagne, il ajoute ce qui suit:

Durant toutes ces années que le Canada est resté sous l'égide de la Couronne britannique, nous n'avons été appelés à rien contribuer aux frais d'entretien de cette marine, sans laquelle nos navires et notre commerce d'outremer auraient été à la merci de nos ennemis, sans laquelle le Canada ne pourrait exister dans son état actuel, jouissant de la liberté et de l'indépendance. Et n'est-ce pas là une constatation propre à faire rougir de honte tout loyal Canadien? Or, ce reproche on ne pourra plus nous l'adresser lorsque nous aurons adopté ce bill qui a été soumis par le très honorable premier ministre.

Nous méritons ce reproche, nous dit-on, pour avoir accepté cette protection du gouvernement impérial, qui a coûté à ce Gouvernement les fortes sommes qu'il a indiquées et qui vont se grossir de tout ce qu'il faudra dépenser de plus à l'avenir au fur et à mesure du développement du commerce canadien. Et il déclare qu'une subvention de 35 millions va faire disparaître cette tache de l'histoire du peuple canadien et acquitter notre dette envers l'empire anglais qui nous a protégés jusqu'à ce jour.

Comme je l'ai dit l'autre jour, il n'y a pas de limites à la générosité de notre peuple quand son aide est requise; mais quand on vient nous dire que 35 millions effaceront notre dette envers l'empire en raison non pas de propos délibéré, mais on fait injure, non pas intentionnellement peut-être, non pas de propos délibéré, mais on fait injure tout de même au peuple canadien.

On nous a dit qu'il faudra cinquante ans pour construire une flotte. Mais le ministre du Commerce et de l'Industrie nous a lui-même déclaré que, de ce jour jusqu'en 1920, l'empire britannique peut tenir tête à l'Allemagne, malgré l'accroissement des armements. Si c'est là sa conviction, que n'a-t-il dit à la population canadienne: "Empressons-nous de construire notre flotte. Nous avons huit ans devant nous et, pendant cet intervalle, la population du Canada pourra construire les croiseurs projetés par le bill du service naval de 1911; puis nous pourrons construire trois ou quatre dreadnoughts pendant les huit années suivantes, et alors la Grande-Bretagne aura toute l'aide nécessaire pour la protection des rives canadiennes, tant sur l'océan Pacifique que sur l'océan Atlantique".

Lorsque mon honorable ami déclare qu'il faudra cinquante ans pour construire une flotte; j'imagine que les habitants de la côte du Pacifique sont aussi blessés de cette parole que les habitants du littoral de l'Atlantique, car on peut trouver sur ces deux bords des ports où établir d'immenses arsenaux et chantiers de construction navale, assez grands pour la construction des plus gros navires de l'univers, et où nous trouverions des hommes imbus d'assez de patriotisme pour exécuter tous les travaux nécessaires.

Il y a le premier ministre de la Colombie-Anglaise qui nous dit depuis cinq ou six ans qu'il faut que le Canada construise une escadre pour protéger la côte du Pacifique, et je suis d'accord avec lui. C'était l'intention du parti libéral de le faire le plus tôt possible. A son retour d'Europe quelques jours avant l'arrivée du premier mi-

nistre du Canada, sir Richard McBride a déclaré ici même, dans la ville d'Ottawa, que nous devrions avoir une escadre dans les eaux du Pacifique afin de défendre la côte contre tout danger ou contre les attaques du Japon et de la Chine.

On dit aussi que nous ne pouvons pas fournir l'équipage d'une flotte. Au cours de ce débat, j'ai entendu les orateurs de la droite dire d'étranges choses, mais en ma qualité de Canadien et de sujet britannique, rien ne m'a blessé autant que cette assertion. On dit que nous ne pourrons pas trouver les hommes dont nous aurons besoin pour former l'équipage d'une flotte. S'imagine-t-on que tout le monde accourra vers une flotte qui n'a pas d'emplois à leur donner? A-t-on jamais entendu dire qu'une industrie canadienne n'a pas pu se maintenir faute d'hommes? Il y a quelques années à peine, le Canada a commencé la fabrication du papier, mais qui a entendu dire que cette industrie ait manqué d'ouvriers. Dans l'enfance de n'importe quelle autre industrie, nous n'avons pas manqué de talents ni de main-d'œuvre. L'honorable ministre de la Milice sait qu'à Québec, il a y quelques années à peine, nous avons fondé l'armurerie Ross. Dira-t-il à la députation et au public que le fusil Ross, fabriqué à Québec, ne vaut pas les fusils fabriqués à Londres, à Manchester ou aux Etats-Unis.

Je suis certain que, si nous avons assez de temps, nous pourrons rencontrer assez d'hommes pour former l'équipage d'une flotte. Nos amis de la droite parlent du "Niobé" et du "Rainbow", et ils disent que nous n'avons pas pu trouver assez d'hommes d'équipage pour ces navires et cherchent à faire croire dans tout le pays que les jeunes gens du Canada ne veulent pas s'enrôler pour la défense des rives canadiennes. Comment pouvions-nous espérer que nos jeunes gens s'enrôleraient lorsque, dès l'adoption de la loi du service naval, on a publié dans tout le Canada que le parti conservateur s'il obtenait le pouvoir, abrogerait cette loi et, par conséquent, mettrait fin aux armements navals. Dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick, nuls jeunes gens n'entreront dans le service de la marine, à moins d'être assurés d'un emploi permanent. Ils quitteraient le pays pour trouver un emploi aux Etats-Unis plutôt que de perdre leur temps à chercher une occupation dont la dureé n'est pas assurée. Le lendemain même de ce jour néfaste, le 21 septembre 1911, on déclarait dans tout le pays que la loi du service naval pouvait être considérée comme abrogée, de sorte que rien n'engageait les jeunes gens des Provinces maritimes à chercher une occupation sur le "Rainbow" ou le "Niobé".

On a dit encore que les Provinces maritimes n'ont pas fourni autant d'hommes d'équipage que la province d'Ontario, mais cela est tout naturel, si l'on considère que la population de l'Ontario est trois à quatre fois plus forte que la population des Provinces maritimes. D'ailleurs, ceci ne tend qu'à prouver que ce n'est pas seulement sur le littoral, mais dans les grandes villes que le Canada peut s'attendre à obtenir des hommes pour sa flotte. Dans ces centres importants, les gens désœuvrés s'enrôleraient et peu à peu notre flotte aurait un équipage.

Les navires de la marine anglaise ne recrutent pas uniquement leur équipage sur le littoral: il leur vient des hommes de Londres et des autres grandes villes des Iles Britanniques, et il en serait ainsi au Canada. Les gens viendraient de l'Ontario comme des autres provinces. Cependant, entre temps, rien n'engage les jeunes gens à prendre du service, et ceux qui ont des dispositions pour la carrière navale doivent se rendre aux Etats-Unis. Si vous vous rendiez dans les chantiers de construction navale au delà de la frontière, vous y trouveriez plusieurs Canadiens venus du Nouveau-Brunswick et d'autres provinces qui y travaillent comme artisans ou s'y livrent à d'autres occupations. Il y en a quelques-uns dans la marine américaine même, des gens venus de ma propre circonscription. Chaque année, une demi-douzaine d'entre eux reviennent dans leur pays visiter leurs parents et leurs amis, et ils reviennent aussi moraux et aussi patriotes qu'à leur départ. La statistique nous enseigne qu'il y a aujourd'hui dans la marine américaine plus de 1,000 Canadiens de naissance, et ces jours derniers encore, on disait que 260 d'entre eux sont encore Canadiens n'ayant pas demandé à devenir citoyens américains. Si le Canada fondait une marine durable, ces gens reviendraient au Canada et feraient probablement partie de la flotte canadienne. Il faut du temps pour créer une industrie et, plus elle est considérable, plus il faut de temps, et il faut aussi du temps pour construire une flotte canadienne.

On parle aussi d'un danger imminent qui menace le cœur de l'empire. Mais, pour conserver sa vitalité, l'empire doit aussi s'occuper de ses jambes, de ses bras et de ses extrémités digitales. On dit que le danger vient de l'Allemagne, que celle-ci guette l'occasion d'attaquer l'empire britannique dans la mer du Nord. Cependant, je suis d'avis que l'Allemagne a encore beaucoup à faire avant d'être en mesure d'entreprendre cette tâche. Permettez-moi de vous redire quelques paroles du premier lord de l'amirauté, M. Churchill, paroles que j'extrais de son discours du 24 ou du 25 de juillet dernier:

Nous dépensons, cette année, quarante cinq millions de louis sterling ($225,000,000). Nous en dépenserons encore plus l'an prochain.

Quant à l'effectif de la flotte, nous la porterons à 141,150 en 1913 et à 146,000 en 1914.

Etudions maintenant les constructions navales. Cette année l'Allemagne met en chantier deux navires; nous en mettons quatre. L'an prochain, nous dit-on, l'Allemagne fera construire un vaisseau supplémentaire; nous en ferons construire deux. Cette année, l'Allemagne a mis en chantier deux petits croiseurs; nous en faisons construire huit. Au cours des dix-huit mois prochains, l'Allemagne se sera renforcée de vingt-et-un contre-torpilleurs, et nous nous serons renforcés de quarante-trois. Il n'y a pas de raison de craindre ou de s'alarmer.

"Il n'y a pas de raison de craindre ou de s'alarmer", dit M. Churchill. Les députés de la droite tiennent à nous convaincre que les circonstances sont critiques et qu'il leur faut donner immédiatement cette somme d'argent. Dans l'intervalle, nous pouvons juger de la réalité du danger par la conduite du premier ministre. Le danger a été écarté de jour en jour et de mois en mois depuis son départ d'Angleterre jusqu'à l'ouverture des Chambres; depuis la réunion des Chambres jusqu'à ce jour, et il attend froidement le verdict du Parlement. S'il y a un danger, c'est un danger qui se plie bien aux circonstances.

Il y a une autre autorité qui corrobore mon assertion que je ne vois pas de circonstances critiques. Voici une déclaration d'un habitant de l'Angleterre, de Londres, foyer de l'activité politique en Grande-Bretagne, d'un chef actuel du parti conservateur, de celui qui en était le chef lors du séjour de mon honorable ami en Angleterre et lorsque M. Churchill a proféré les paroles que j'ai rapportées tantôt. Je parle de M. Bonar Law. Voici ce qu'il disait le 25 juillet, le jour même où M. Churchill a exprimé son avis sur le sujet:

> Mais, en dépit de tout ce qui a été dit, le pays, la Chambre des communes, un seul d'entre nous croit-il réellement qu'il y a danger et danger vital? J'avoue que j'éprouve moi-même la plus grande difficulté à y croire.

Plusieurs, comme M. Bonar Law, éprouvent de grandes difficultés à croire à l'existence d'un danger. Ces paroles ont été prononcées le 25 de juillet. Cependant, on dit que l'Allemagne est à l'affût d'une occasion, qu'elle n'est qu'à douze heures des rives des Iles Britanniques, qu'elle peut en une nuit atteindre avec ses dreadnoughts les côtes de la Grande-Bretagne, entrer dans ses ports et détruire Londres, Liverpool ou toute autre ville maritime.

M. BELAND: Le ministre des Postes a eu peur en entendant ce que disait M. Bonar Law.

M. TURGEON: Oui, l'honorable ministre des Postes a éprouvé une commotion en entendant dire cela. Souffrez que je rapporte ce que M. Asquith, le chef du gouvernement de la Grande-Bretagne, disait le même jour de l'Allemagne et des autres nations. Il parlait ainsi dans la chambre des communes:

> Cependant, rappelons-nous ce qu'oublient parfois les critiques de notre politique extérieure, que les puissances avec lesquelles nous entretenons ces relations spéciales sont des puissances de différentes parties de l'univers qui sont placées en contact plus intime avec nous par la possibilité de froissements et d'animosités, si nos efforts n'étaient pas ce qu'ils sont heureusement avec ces grandes puissances avec lesquelles, en Asie, en Afrique et ailleurs, nous et nos sujets sommes constamment unis en relations plus étroites.
>
> L'histoire des huit dernières années est une narration d'entente mutuelle, d'absence de froissements et de différends et de cordialité croissants. Mais en disant cela des puissances entre lesquelles et nous existent ces rapports intimes, je dois ajouter que notre amitié pour elles n'est nullement exclusive. Je déclare à dessein que nous n'avons pas, que je sache, de raisons de nous quereller avec aucune nation dans n'importe quelle partie du globe.

C'était, j'imagine, le jour où l'honorable premier ministre découvrait à Londres qu'il existait un danger. Il accordait au Canada pour faire part de ce qu'il avait vu et entendu dire à Londres. Mais, dans cette circonstance, M. Asquith est allé plus loin:

> Poursuivant, le premier ministre a dit qu'il voyait sans le moindre soupçon ou mécontement, et avec une absolue tranquillité les conversations spéciales et les échanges d'opinions, entre la Russie et l'Allemagne, par exemple. Nos rapports avec le puissant empire allemand sont des rapports d'amitié et de bon vouloir. M. Haldane, le lord chancelier, a visité Berlin à une époque antérieure de l'année et a pris part à des entretiens et à des échanges d'opinions. Depuis, ces pourparlers se sont poursuivis avec un sentiment de franchise et d'amitié des deux côtés et nous avons présentement à Londres un diplomate distingué que l'empereur d'Allemagne a envoyé dans notre cour.
>
> Notre amitié n'est nullement exclusive. Pour plus d'une raison, le plus grand intérêt de l'Angleterre est de maintenir la paix universelle. Si, par malheur, comme c'est le cas, il y a dans ce pays, ainsi qu'ailleurs, un accroissement regrettable de dépenses pour les armements, tant sur terre que sur mer, il n'y a aucune puissance au monde qui ne sache parfaitement bien qu'en ce qui nous concerne, nous n'avons aucun dessein agressif. Nous ne convoitons aucun héritage; nous ne sommes ni portés ni sollicités à agrandir en aucune manière le champ de nos responsabilités.
>
> Mais, a dit M. Asquith en terminant, ces responsabilités sont universelles et si nous sommes obligés de détourner d'autres fins plus lucratives, plus bienfaisantes pour l'humanité, la somme que nous dépensons actuellement pour maintenir notre suprématie maritime, j'expose une vérité connue de tous les membres de la Chambre en disant que nous considérons simplement cette dépense comme une garantie, une garantie nécessaire dont le gouvernement de ce pays et la Chambre des com-

munes sont ou devraient être, les gardiens fidèles et vigilants.

Telle était la situation de la Grande-Bretagne le 25 juillet dernier, à la veille du départ du premier ministre.

L'énumération au long des armements de l'Angleterre et de l'Allemagne, qui, a-t-on dit, pourraient servir les uns aux autres, prendrait trop de temps. Je me dispenserai donc d'entrer dans le détail. Cependant, le sujet est important et je prierai la Chambre de m'écouter quelques instants pendant que je lui exposerai un petit nombre de faits qui font réfléchir. Pendant son récent séjour au Canada, M. Allen Baker, membre du parlement anglais, a fait la déclaration suivante qui est reproduite dans le "Globe" de Toronto, édition du 12 novembre dernier:

Dans notre puissante flotte de pré-dreadnoughts, nous avons 40 cuirassés d'escadre, (dont plusieurs, au dire de M. Asquith, sont dans la fleur de l'âge) et l'Allemagne en a vingt. Les nôtres ont un déplacement de 584,000 tonneaux et ceux des Allemands, un déplacement de 241,000 tonneaux—38 de nos quarante cuirassés d'escadre ont en tout 152 canons de 12 pouces, tandis que les vingt navires allemands n'ont pas de canons de plus de 11 pouces, et ils n'en ont que quarante. Mais, outre ces cuirassés d'escadre de première classe du type pré-dreadnoughts, il faut aussi compter sur notre flotte de croiseurs cuirassés.....

L'amirauté anglaise et tous ceux qui connaissent quelque chose des flottes et des unités de combat de l'empire britannique doivent tenir compte des croiseurs.

Nous en avons 35 et l'Allemagne en a 8; les nôtres déplacent 416,000 tonneaux; les leurs, 78,000 tonneaux; les nôtres ont 470 canons; les leurs en ont 112; 68 de nos canons sont des canons de 9.2 tandis que les Allemands n'en ont que 6 de plus de 9 pouces, et ils mesurent 9.4. De sorte que la suprématie maritime de l'Angleterre est écrasante, non seulement par le nombre, mais aussi par le calibre de ses canons.

M. BURNHAM: Avec une flotte canadienne, comme celle que l'honorable député décrit et veut créer permettrait-on au Canada de déclarer la guerre de son propre mouvement?

M. TURGEON: Le Canada n'a pas l'intention de déclarer la guerre, eût-il près de ses côtes la plus grosse flotte possible. Nous consentons à laisser à l'empire britannique le soin de déclarer la guerre et, dans ce cas, il pourra compter sur l'aide de la population canadienne au moment où il en aura besoin.

Il n'y a pas longtemps, c'était, je crois, pendant les vacances de Noël, le ministre des Pêcheries, que je ne vois pas à son siège, adressait la parole à Québec et déclarait qu'il gravissait les marches du temps de la Guerre. Je le prierai de s'arrêter et je puis lui assurer que si la Grande-Bretagne est dans le besoin tous les hommes et toutes les femmes du Canada accompliront leur devoir envers l'empire britannique.

Je ne veux pas de la guerre, j'espère qu'elle n'éclatera jamais, mais si elle se déclare, je ferai mon devoir. Ainsi que je le disais à mes électeurs l'automne dernier, je ne conçois pas pourquoi nous regarderions l'Allemagne comme l'ennemie de l'empire britannique, et je crois qu'il est peu sage de tenter de brouiller des nations qui sont bien disposées à notre égard. L'Allemagne a ses besoins, ainsi que l'empire britannique. Elle a une population de 65,000,000 qui augmente d'un million par année; elle doit voir à soutenir cette population afin d'assurer la vie à ces 65,000,000 d'habitants. L'Allemagne ne peut pas agrandir son territoire; elle ne peut faire vivre sa population qu'en important des matières brutes pour lui permettre de s'adonner à la fabrication. A cet égard, elle a besoin de protection. Le ministre du Commerce et de l'Industrie, a fait observer que des marchandises d'une valeur de plusieurs millions s'engouffrent dans les ports de la Grande-Bretagne, et il a déclaré que ces marchandises ont besoin de protection, et que nous devons concentrer nos forces afin de défendre notre commerce.

D'un autre côté, je le prie de penser aux énormes quantités de matières brutes que l'Allemagne doit se procurer dans tous les coins de l'univers et apporter dans ses ports en passant par la mer du Nord. Pourquoi dirions-nous que nous devons construire un navire parce qu'une autre nation en construit un? Si la Grande-Bretagne doit construire au plus tôt trois dreadnoughts pour maintenir sa supériorité sur l'Allemagne, naturellement, celle-ci en construira trois autres et la proportion restera la même. Je ne vois pas pourquoi on nous montrerait l'Allemagne comme une ennemie redoutable pour l'Angleterre. Qu'on me permette de citer les paroles de l'ambassadeur allemand récemment accrédité auprès de la cour de St.-James, paroles dignes d'être accueillies avec un sentiment de tranquilité et de générosité par les habitants de la Grande-Bretagne et du Canada. Le nouvel ambassadeur allemand arriva à Londres le 10 octobre dernier au moment où le premier ministre du Canada et ses collègues parlaient d'un danger résultant de l'hostilité de l'Allemagne, et voici ce qui a été publié:

Londres, 19 octobre.—Le correspondant du "Daily Mail" a obtenu une entrevue du prince Charles Max Lichnowsky, l'ambassadeur allemand récemment accrédité en Grande-Bretagne. Le prince, parlant de l'état si discuté des rapports anglo-allemands, a dit: "Je ne me rends pas à Londres avec quoi que ce soit qui ressemble à un programme. Je n'ai pas d'autre intention que celle d'établir entre les deux gouvernements et les deux populations les plus fermes liens possibles, afin de jeter des assises assez solides pour qu'elles fassent face

à toutes le circontances critiques dans un esprit de concorde et de tolérance."

Le nouvel ambassadeur a dit qu'il ne sait pas s'il est possible de lier la Grande-Bretagne et l'Allemagne par une convention navale rigoureuse, mais, si cela est possible, cette convention abattrait le spectre qui est la source principale de la tension anglo-allemande.

"Nous ne nourrissons pas le moindre désir ni la moindre intention de disputer à la Grande-Bretagne l'empire des mers", a dit le prince. Une flotte souveraine est, d'après la prétention des Anglais, une question de vie ou de mort pour eux". Ils ont actuellement la suprématie et nulle personne qui compte en Allemagne ne songe à troubler cette suprématie; cependant, il ne faut pas perdre de vue, qu'une flotte puissante est aussi une sécessité pour nous. L'Angleterre ne doit interpréter comme un acte d'hostilité la mise en chantier d'un dreadnought de temps à autre.

"Les rapports anglo-allemands", a dit le prince en terminant, "sont hérissés de difficultés, mais ils offrent aussi des chances suffisantes d'entente".

Pourtant, après ces paroles d'un prince allemand, le premier ministre du Canada et ses amis se sont efforcés d'attirer dans l'esprit du public au Canada la haine de l'empire allemand. Nous savons que peu après, il y a eu dans la ville de Londres une réunion d'hommes d'affaires allemands et anglais qui a adopté des résolutions en faveur de la paix et de la concorde entre ces deux grandes nations d'Europe.

Comme facteur de la paix, il est un fait que je désire mentionner au risque de m'attirer des reproches en cette enceinte et au dehors. Il est singulier qu'au cours du débat nul député de la droite n'ait fait allusion à l'entente cordiale entre la Grande-Bretagne et la France comme un facteur du maintien de la paix, même si l'Allemagne avait l'idée de faire preuve d'hostilité envers la Grande-Bretagne. Si l'Allemagne est à douze heures de l'Angleterre et peut se rendre pendant la nuit sur les côtes des Iles Britanniques, nous ne devons pas oublier que ses navires auraient à côtoyer la France, et que la France est actuellement prête à donner un secours moral et matériel à l'empire britannique.

M. BELAND: Elle est à une heure de l'Angleterre.

M. TURGEON: Elle est à une heure de l'Angleterre et dès que ces redoutables dreadnoughts allemands quitteraient un port de l'Allemagne, la France serait prête à envoyer ses propres dreadnoughts pour les rencontrer à mi-chemin.

N'oublions pas que, lorsque des députés de la droite prononçaient ici ces discours belliqueux, M. Poincarré, alors premier ministre de France avait déclaré à l'univers que la France était décidée à soutenir son alliée la Grande-Bretagne. Je lirai cette déclaration qui est plus éloquente que tous les commentaires que je pourrais faire. On avait accusé M. Poincarré de chercher à se soustraire à ses obligations envers l'empire britannique parce qu'il avait fait un pacte avec l'Allemagne pour faire régner la paix dans les Balkans.

D'aucuns avaient critiqué son amitié pour l'Allemagne et il profita de la rentrée des Chambres pour faire savoir à la France et à l'univers entier qu'il était décidé à maintenir l'entente cordiale avec la Grande-Bretagne et la Russie. Je traduis ses paroles de mon mieux. M. Poincarré disait:

Nous n'avons pas l'intention de changer nos amitiés. Les liens qui nous unissent à la Russie et à la Grande-Bretagne sont indestructibles; ils sont cimentés par le sentiment, l'intérêt et la probité politique. Rien ne peut compromettre une entente sur laquelle repose l'équilibre européen.

Quelques semaines après qu'il eut prononcé ces paroles, M. Poincarré fut élevé du poste de premier ministre à celui de président de la France par les voix de la majorité des représentants du peuple, sous la pression du sentiment public dans toute la France. Sa déclaration est donc approuvée par le peuple français. Cependant, pas un membre de la Chambre n'a eu la gracieuseté de dire de la France: Nous pouvons compter sur son appui moral, si nous ne pouvons pas compter sur son appui matériel. Ainsi que le disait le représentant de Beauce, cela ne fera pas de bien à leur cause, mais pas beaucoup de bien à la cause de l'empire britannique. Mes honorables amis peuvent penser qu'ils confèrent un grand avantage à la nation anglaise par la construction de trois dreadnoughts ou par le don de $35,000,000, ce qui revient au même. C'est un don de $35,000,000 et rien de plus.

A mon avis le Gouvernement aurait été encore plus généreux s'il avait fait son offre sans y mettre de conditions. Il y met la condition que l'Angleterre devra équiper et entretenir ces navires à ses propres frais. Je ne vois pas que le Gouvernement se montre généreux en cela. La part de l'Angleterre sera aussi grande que celle du Canada si ce bill est sanctionné, ce qui n'arrivera jamais, je l'espère, car le peuple anglais aura à débourser trois millions et demi à quatre millions de dollars pour l'entretien de ces navires. Nos honorables amis de la droite veulent nous faire croire que le peuple anglais recevra cette contribution avec beaucoup de gratitude. Il y a des hommes en Angleterre qui ne voient pas grande générosité dans cette offre. Ainsi qu'ils le disent, si toutes les nations-sœurs nous infligeaient le maintien des dreadnoughts qu'elles voudraient nous donner, nous serions écrasés par trop de bonté. Un journal de Londres important, disait, le 9 décembre dernier, dans des commentaires sur le programme naval:

Nous sommes en danger d'être tués par trop de bonté.

Le peuple anglais accueille cette offre avec une certaine hésitation et réflection.

Lorsqu'il nous vantait la générosité du gouvernement canadien envers le peuple anglais, les artisans dans les manufactures qui supportent le fardeau de tous ces armements, le ministre du Commerce et de l'Industrie s'apitoyait éloquemment sur ces pauvres artisans qui étaient obligés de payer des sommes immenses tous les ans pour maintenir l'armée et la marine. Si mon honorable ami avait pu conduire notre pays à sa guise, pendant les derniers quinze ans, le Canada aurait taxé les produits du travail de ces artisans au même degré que les produits de l'Allemagne et des Etats-Unis. C'est à mon honorable ami, le chef de l'opposition et au parti libéral que nous devons d'avoir pu augmenter la valeur des produits des artisans anglais de plusieurs millions par année, en accordant la préférence commerciale aux produits manufacturés de l'Angleterre, et cette préférence aurait été augmentée encore considérablement, si ce n'eût été du verdict fatal rendu par le peuple canadien le 21 septembre 1911.

Mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie s'est apitoyé aussi sur les souffrances auxquelles le peuple anglais serait exposé dans un cas de guerre, si le transport des denrées alimentaires, du coton et autres choses nécessaires à l'Angleterre était arrêté sur les mers. Si mon honorable ami avait lui-même du coton à vendre, il dirait aux gens du Lancashire de taxer le coton des autres pays afin d'obtenir lui-même un prix plus élevé pour le sien. Telle est la sympathie du ministre du Commerce et de l'Industrie et de ses amis de la droite pour l'artisan anglais.

Le contribuable anglais, malgré les dépenses énormes que nécessitent les armements, n'est pas plus taxé que le contribuable canadien, si nous comparons notre population avec la population des Iles-Britanniques. Notre population est d'environ sept millions et celle de l'Angleterre de quarante-cinq millions. Notre dette totale représente aujourd'hui $70.06 par tête, pour fins fédérales seulement; la dette totale des provinces d'une façon générale, s'élève à $11.52 par tête, ce qui fait une dette de $81 par tête de la population du Canada. Bien que la dette des Iles-Britanniques soit beaucoup plus considérable, elle ne représente cependant que $72.25 par tête de la population; et, comme mon honorable ami de la Beauce l'a démontré, l'Angleterre, pendant les six ou sept dernières années, nonobstant ses armements dont elle a payé le coût à même ses recettes annuelles, a diminué sa dette publique de la somme de $370,000,000, et avec tout cela elle a eu encore l'année dernière un excédent d'environ $30,000,000 dans ses finances. Je ne compare pas l'état du contribuable canadien avec celui du contribuable anglais dans le but de montrer que nous ne pouvons pas payer la somme qu'on nous demande. Je dis que nous devons, pour l'honneur et la dignité de notre nation, contribuer au maintien de notre propre marine, comme nous contribuons au maintien de notre milice. Mais lorsque je vois montrer tant de sympathie pour le contribuable anglais, je dois déclarer que ce n'est pas par sympathie que nous agissons mais par l'impulsion de notre cœur.

Je n'ai plus qu'un côté de la question à traiter, mais un côté très important, et sur lequel j'appelle tout spécialement l'attention de la Chambre. Il ne s'agit plus des trente-cinq millions de dollars, mais d'une question de principe. Les paroles prononcées par l'honorable premier ministre lorsqu'il a déposé ce projet de loi indiquent, aussi clairement qu'il est possible, que cette contribution n'est que préliminaire, que d'autres doivent suivre et que cette politique comporte un changement dans les relations constitutionnelles du Canada avec l'Angleterre. Le vote de cette contribution signifie atteinte à l'autonomie du Canada, et le Gouvernement nous demande de la voter, bien qu'il refuse de soumettre la question au peuple. Ce n'est pas que je considère cette somme de trente-cinq millions comme peu de chose. C'est une somme considérable que nous pourrions utiliser avec beaucoup d'avantage au Canada dans l'amélioration de nos ports, dans la construction d'édifices publics et dans le développement de notre commerce. J'ai déjà dit que cette somme de trente-cinq millions que le Gouvernement veut offrir à l'Angleterre ne sera, dans le trésor débordant de l'empire anglais, que comme une goutte d'eau dans l'océan. Mais si peu nombreuse que soit notre population, si grands que puissent être nos besoins dans le développement de notre immense territoire, nous pourrions encore offrir facilement cette somme de trente-cinq millions si cette contribution devait être d'un avantage réel pour l'empire et devait aider à établir le rang du Canada dans l'empire. Pour atteindre ces deux objets nous pourrions très bien voter cent millions de dollars. Je m'oppose donc à cette contribution, non pas à cause de la somme qu'on nous demande, mais parce que les conditions dans lesquelles on propose de la voter signifient un pas constitutionnel rétrograde, une atteinte à l'autonomie qui nous a été garantie par la constitution de 1867. Ce changement sera dommageable non pas au Canada seulement, mais aussi à l'empire anglais. Réduit à cette conclusion logique, un tel changement comporterait la désagrégation de l'empire, et, pour ces raisons, je m'oppose à cette contribution et j'en appelle au sentiment vrai du Canada.

Quelle est la politique du parti libéral au sujet de cette question d'autonomie? Notre grand chef, sir Wilfrid Laurier, l'a expliquée en une phrase concise et claire:

Je veux l'unité de l'empire dans l'autonomie des parties qui la composent.

Pas un membre de cette Chambre n'a été plus chagriné que le député de Gloucester, lorsque, l'autre jour, j'ai entendu un de nos honorables amis de la droite, qui est dans les secrets du gouvernement actuel, dire: "L'autonomie est un mot du passé". Est-ce que le principe d'autonomie consacré par la constitution de 1867 ne serait plus "qu'un mot du passé?" Va-t-on demander au Canada, au moment où sa population augmente, qu'il comprend tout le nord du continent, et qu'il possède des ressources capables de le rendre, en très peu d'années, une des plus grandes nations du monde, de déclarer qu'il ne veut être qu'une simple province parmi les nations sœurs de l'empire? De telles paroles froissent mes sentiments de Canadien, et je crois que mes sentiments sur ce sujet sont partagés par tous les Canadiens en général.

Voyons quelle est notre situation, et examinons quel travail difficile mon très honorable ami devra accomplir avant de pouvoir faire adopter une politique comme celle qu'il propose. Le ministre de la Justice (l'honorable M. Doherty) si ma mémoire ne me fait pas défaut, a déclaré à Montréal que cela prendrait trois ou quatre ans pour formuler une politique permanente; et M. Bonar Law dit que les croyants de cette politique devront y mettre toute leur énergie pour la faire adopter dans les quinze ou vingt ans à venir. Si cela est vrai, alors le ministre de la Justice, afin d'être conséquent, serait obligé de venir demander une autre contribution au parlement. Ou, s'il nous fallait attendre quinze ou vingt ans pour l'établissement de cette politique, qu'adviendrait-il du Canada dans l'intervalle? Pour montrer quelle activité considérable il faudrait déployer pour la réussite de cette politique de M. Bonar Law, même dans vingt ans, je citerai quelques autorités. A la dernière conférence de 1911—après que M. Asquith eut parlé contre l'attitude prise aujourd'hui par l'honorable premier ministre, sir Wilfrid Laurier, représentant le Canada, a dit:

Au sujet des sentiments que vous avez exprimés il y a un instant, peut-être vaudrait-il mieux n'en pas discuter les suites maintenant, mais pour ma part, je reconnais entièrement la vérité du principe que vous avez posé, savoir que s'il y a un principe capable de faire vivre l'empire anglais et qui devra la faire vivre, c'est l'unité impériale basée sur l'autonomie locale.

Il n'y avait qu'un seul représentant de l'empire anglais à cette conférence qui fut d'avis que l'on devait créer un parlement ou un conseil impérial dans lequel les différentes parties de l'empire seraient représentées, et que la politique à suivre devait être formulée par ce conseil. Sir Joseph Ward, le représentant de la Nouvelle-Zélande, était le seul membre de la conférence qui fût de cet avis, et M. Fisher, représentant de l'Australie, qui parla après lui, s'exprima comme suit:

Vous avez dit dans votre discours que le génie de la race anglaise, plus que les dons qu'elle a reçus de la Providence, a produit l'unité des nations de l'empire. C'est là un beau sentiment exprimé avec franchise. L'autre point qui m'a frappé est lorsque vous avez dit qu'une plus grande liberté avait mené une union plus intime. Cela a contribué beaucoup à assurer la paix dans le monde, et pourra faire plus encore pour empêcher la guerre. C'est un grand résultat. J'espère que les limites d'une organisation de ce genre n'ont pas encore été atteintes.

D'autres colonies étaient aussi représentées à cette conférence. Terre-Neuve était représentée par sir Edward Morris, premier ministre de Terre-Neuve, et n'oublions pas que Terre-Neuve, à mon avis du moins, fait partie du Canada, que cette île est destinée à devenir avant très longtemps une province canadienne, en même temps que notre grande protection, vu sa position stratégique. Je crois aussi qu'il est de son devoir impérieux de faire partie du Canada pour notre plus grande sauvegarde et le plus grand bien de l'empire anglais; et, conséquemment, lorsque Terre-Neuve parle par la voix de son représentant, nous devons écouter ce qu'elle dit. Je n'ai entendu aucun honorable membre de la droite faire allusion à ce qui a été dit au nom de Terre-Neuve. Je citerai au long ce que sir Edward Morris a dit, vu qu'il exprime d'une façon très parfaite ses propres vues sur l'avenir des nations-sœurs dans l'empire anglais, Il a dit:

M. Asquith, je tiens à dire que j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours très éloquent et très intéressant de sir Joseph Ward. Je m'accorde entièrement avec les motifs qui l'animent, mais je suis tout à fait convaincu que le moyen qu'il propose n'aura pas les résultats qu'il désire. Je m'accorde aussi avec vous lorsque vous dites que l'effet d'un conseil ou corps législatif, ou parlement comme celui que l'on propose, serait de supplanter le gouvernement impérial, et que les deux corps ne pourraient pas exister ensemble. L'idée de sir Joseph Ward est que l'on devrait proposer quelque moyen pour donner aux grandes colonies que lui et ses collègues représentent, des représentants dans un conseil impérial ou une voix dans le cabinet lorsqu'il s'agira de régler les plus grandes questions concernant l'empire. Suivant moi, le seul moyen d'atteindre ce but serait de donner aux colonies des représentants dans le parlement impérial, mais lorsqu'il s'agira de décider les grandes questions de guerre, de traités, et de marines, ces questions pour bien longtemps encore du moins, devront rester confiées au soin du gouvernement impérial, qui a la plus grande responsabilité et qui a à supporter le plus grand poids du fardeau des dépenses.

Tout projet, plan de représentation, quel que soit le nom que vous lui donniez, parle-

ment ou conseil, ne pourra jamais donner aux dominions d'au delà des mers qu'un nombre de représentants tellement petit qu'il ne sera virtuellement d'aucune valeur. Il faut d'abord considérer que la population de l'empire est d'environ 500,000 âmes, et nous savons tous, que même si vous donnez à ces dominions d'au delà des mers, ainsi qu'on les a appelées une représentation équitable dans ce conseil, le nombre de ces représentants sera petit.

Telle est la politique à laquelle nous serions réduits, car la proposition du très honorable chef du Gouvernement de voter $35,000,000 n'est que le commencement des responsabilités du Canada. On me permettra de lire encore, pour l'édification ou l'éducation de mes honorables amis de la droite, un passage du discours prononcé en cette circonstance par le premier ministre d'Angleterre lui-même. Le président, M. Asquith, disait:

Sir Joseph Ward, dans son discours très éloquent et très intéressant, ainsi que nous le reconnaissons tous, et qui a dû sans aucun doute, lui coûter beaucoup de temps et de travail, nous a présenté une proposition concrète, mais c'est une proposition que pas un seul représentant d'aucune autre colonie, ni que moi-même en ma qualité de représentant du gouvernement impérial, pourraient approuver, En effet, à quoi se résume la proposition de sir Joseph Ward? Sans entrer dans les détails, j'en pourrais décrire les effets en quelques phrases. Elle empiétera sur l'autorité du gouvernement du Royaume-Uni, si elle ne la détruisait pas entièrement, dans la direction à donner à sa politique étrangère, à la conclusion des traités, au maintien de la paix ou aux déclarations de guerre, et, on pourrait dire dans toutes les relations du gouvernement impérial avec les nations étrangères, dont le cabinet est responsable envers le parlement impérial. Cette autorité ne peut pas être partagée, et l'existence du conseil proposé aux côtés du cabinet du Royaume-Uni,—peu importe le nom que vous donniez à ce conseil—revêtu des fonctions et de la juridiction dont sir Joseph Ward propose de le revêtir, devra, à notre avis, être absolument fatale à notre système actuel de gouvernement responsable.

C'est ainsi que s'exprimait le premier ministre du Royaume-Uni. Est-ce que le représentant de l'Australie ou le représentant de Terre-Neuve ont changé d'avis? Le premier ministre nous a dit qeu partout où il avait exposé ce principe on l'avait accueilli avec beaucoup de déférence. Il est possible que tel soit le sentiment en certains quartiers ,mais je suis certain qu'il n'a pas fait grande impression sur le premier ministre d'Angleterre et sur ses collègues, car je me rappelle avoir lu un peu plus tard qu'il aurait dit que si les colonies autonomes voulaient être représentées dans le Parlement, et si elles en faisaient la demande formelle, il serait heureux d'écouter cette demande en théorie, mais il n'a pas dit qu'il accéderait à leur demande. Je pourrais citer d'autres opinions anglaises. Je pourrais citer, par exemple, M. Harold Spender, le journaliste éminent, qui, dans un article écrit le 30 juillet, quelques jours après les interviews accordées par nos ministres en Angleterre, disait:

Si l'on accordait aux colonies une voix dans les conseils de l'empire, elles auraient plus de pouvoir que la Chambre des communes ou le Cabinet.

Si le Canada doit avoir une voix, il est clair que les autres colonies en devront avoir également. Tout conseil que l'on pourra former devrait être consulté sur toutes les questions importantes de politique étrangère, et si le plan doit avoir quelque réalité, le cabinet anglais sera nécessairement obligé d'accepter l'avis des colonies. De cette façon la suprématie du cabinet sera certainement amoindrie, et par le fait même, un coup sera porté au parlement anglais d'où le cabinet est tiré.

Est-ce que ce changement fondamental dans le Gouvernement produirait la paix ou la guerre? demande M. Spender, et il répond en disant:

Il est à craindre que le résultat serait la guerre. La guerre est surtout empêchée par la crainte de ses conséquences, mais comme les colonies sont éloignées du centre probable de toute guerre européenne, elles seraient moins empêchées par cette crainte. Il est tout à fait naturel que l'Angleterre se réjouisse en voyant la bonne volonté que montrent ses possessions en offrant de lui aider dans la défense et dans l'agression, mais c'était le rêve de la première école que l'empire anglais devait être une Ligue de la Paix.

Tels sont les sentiments de plusieurs autorités impériales éminentes. Je pourrais aussi citer l'opinion du "Manchester Guardian", un autre journal très important en Angleterre. Dans un article de rédaction, ce journal disait:

L'espérance que les colonies nous délivreront de nos difficultés semble dépasser beaucoup la réalité des faits. D'ici à longtemps encore les colonies feraient bien de pourvoir à leur propre défense maritime. Même le Canada, qui sous l'impulsion du premier ministre Borden, est allé plus loin que les autres, ne compte pas alléger réellement notre fardeau. Plus que cela son offre est conditionnelle à certains changements sérieux dans la constitution de l'empire, qui sont remplis de difficultés et de graves inconvénients, croyons-nous.

Cette question ne peut pas être réglée par une impulsion sentimentale. La fédération parlementaire est tout à fait hors de question pour le moment, et la représentation des colonies ne pourrait avoir lieu que si on les admettait dans le cabinet. Le résultat signifierait plus d'indépendance de l'exécutif, ce qui aggraverait le mal actuel qui résulte de la perte du contrôle que le parlement possédait sur la direction des affaires étrangères.

Cela devrait certainement convaincre nos amis de la droite, mais je veux citer encore l'opinion d'un honorable député d'Australie. Si l'Australie est considérée loyale à l'empire lorsqu'elle persiste dans la politique qu'elle a adoptée conjointement avec mon très honorable chef, dois-je, parce que

j'appartiens au parti libéral et que j'appuie cette politique, être accusé de déloyauté ou de chercher à détacher le Canada de l'empire? La Chambre me permettra de lui donner lecture d'un extrait du discours prononcé ici même à Ottawa par le très honorable sir George Reid, qui représente son pays à Londres et dont mon honorable ami, l'éloquent député de Beauce, a cité les paroles éloquentes. Mais voici quelques parties de son discours qui ont frappé tous ceux qui l'ont entendu, et qui devraient convaincre chacun de nous au sujet de la direction qu'il faut donner à la politique du Canada. Il a dit:

Nous avons entendu plusieurs discours éloquents en faveur d'une nouvelle forme quelconque de fédération impériale. Je serais très heureux si quelques-uns de nos hommes d'Etat qui portent tant d'intérêt à cette question nous soumettaient même le plus petit plan pour atteindre le but qu'ils proposent. Parler de resserrer les liens qui nous unissent à l'Empire est chose facile, mais si vous me demandez de vous soumettre un plan pour conserver et augmenter l'harmonie dans l'Empire, je vous répondrai d'aller le demander à mes amis les ministres canadiens. (Rires). S'ils ont quelque plan capable d'atteindre ce but, je crois que tout l'Empire les acclamera comme des bienfaiteurs. Le fardeau qui tombera sur ceux qui veulent faire des changements est énorme. L'harmonie actuelle entre les différentes parties de l'Empire est un des miracles de l'humanité. Nous trouvons étonnant que les corps majestueux dans les cieux tournent autour du soleil. Mais il n'y a là rien de plus merveilleux que de voir les orbites réguliers tracés dans les cieux politiques par les différentes constellations de l'Empire britannique.

Il dit plus loin:

Un des secrets—non, ce n'est pas un secret—une des merveilles des relations entre les différentes colonies autonomes et la mère patrie a été que chaque fois qu'un lien a été rompu, il en est résulté plus de loyauté et plus d'attachement à l'empire, et il y a encore tellement à faire dans l'empire, dans le Canada et dans l'Australie pour développer les forces latentes de ces grands pays, que nous ne pouvons pas, tout en attendant le plan à venir, faire mieux que de continuer à suivre la politique actuelle. Songeons aux triomphes d'entreprise, de progrès et de développement auxquels le Canada est arrivé, et qui augmentent la force de l'empire! Songeons aux merveilleux développements qui se produisent dans l'Australie, dans la Nouvelle-Zélande et même dans l'Afrique du Sud, pour ne pas parler du majestueux empire indien. Si chaque partie de l'empire sait développer ses propres ressources, si nous savons rendre le peuple heureux et prospère en lui donnant un bon gouvernement, nous offrirons, je crois, un des meilleurs moyens possibles d'augmenter le bien-être, la force et la prospérité de tout l'empire.

Telles sont les paroles du représentant de l'Australie en Angleterre. Mon honorable ami, le premier ministre, et d'autres de ses collègues du cabinet les ont entendues aussi; cependant ils cherchent aujourd'hui à diriger le Canada dans une voie contraire à ses sentiments. Cette politique de centralisation est opposée à l'esprit du système colonial anglais, que l'expérience a prouvé être supérieur à tout autre système de colonisation. Le système colonial anglais a fait des colonies des nations-sœurs, non pas des dépendances ou des provinces. Il a permis à l'Angleterre d'étendre son commerce sur tous les continents, et la Providence verra toujours d'un bon œil cette expansion commerciale tant qu'elle sera basée sur les principes de véritable liberté chrétienne, si éloquemment appliqués dans le cas du Canada en 1763, et répétés aussi avec la même éloquence en 1901 dans le cas de l'Afrique du Sud, lorsque l'Angleterre garantit aux pays conquis leurs lois, leur religion et leur langue. Cette politique a permis à l'Angleterre de surmonter les difficultés et les complications des problèmes européen, africain et oriental. Et cependant on voudrait que nous doutions du pouvoir de l'Angleterre à maintenir, sans notre intervention, sa suprématie actuelle. Suivons plutôt sa politique et condamnons celle que nous propose le Gouvernement, et si l'un de ces jours l'Angleterre était obligée de déclarer la guerre, appuyons-là quelles que puissent être les conséquences.

Je ne combats pas l'offre de $35,000,000 en elle-même, mais parce que la politique que cette offre comporte est de nature à arrêter les progrès de notre pays dans la voie qu'il doit suivre. Je voudrais voir l'honorable ministre des Postes aujourd'hui à son siège, et s'il y était, je lui dirais, ainsi que je le dis à tous ceux qui sont présents: Ne détournons pas le Canada de la voie progressive tracée par la main de la Providence; progrès qui s'est accentuée en 1867 lorsque des hommes de partis différents ont sacrifié leurs opinions respectives, et mis en commun leur patriotisme pour le bien de leur pays, lorsque sir John Macdonald sacrifiait son ambition pour une union législative, et George Brown abandonnait son opposition aux écoles séparées afin d'amener les différentes races qui peuplaient le Canada sous une constitution qui devait être la base de la grandeur future et de la prospérité du pays. Je sens, non pas comme libéral, mais comme représentant du peuple canadien, qu'il est de mon devoir de mettre le plus d'obstacles possible au vote de cette somme qu'on nous demande, et je prends cette attitude afin de protéger le Canada contre le danger que je vois pour lui dans l'avenir.

Revenons à l'esprit qui animait tous les membres de cette Chambre le 29 mars 1909, reprenons la construction d'une marine canadienne pour la protection de nos côtes

et l'aide de l'Angleterre, retournons ensemble à cette politique, et mettons aujourd'hui de côté, comme nous l'avons fait ce jour-là, toute politique de parti. Soyons canadiens en même temps que de loyaux sujets de l'empire. Si le peuple anglais devait un jour être menacé de quelque malheur, tenons-nous prêts à lui porter secours; mais, en attendant, agissons tout de suite avec vigueur et patriotisme, et prenons les dispositions qui nous sont conseillées en Angleterre par toutes les autorités impériales.

Je suis peiné, monsieur l'Orateur, d'avoir si longtemps retenu votre attention. Je vous remercie beaucoup de votre générosité. Ce serait, je pense, un malheur si nous devions avoir un changement dans la présidence de cette Chambre et, même au cas où la constitution changerait, je ne crois pas que ce changement se produirait. Je maintiens que toutes nos énergies doivent tendre à dissuader le Canada de s'engager dans une politique qui serait, à mon sens, désastreuse pour ses intérêts les plus chers.

M LEVI THOMPSON (Qu'Appelle): Monsieur l'Orateur, nous avons entendu dire il y a quelques jours qu'une épidémie de mutisme s'était abattue sur les membres de la droite. Il semble qu'un deuxième accès vienne de se produire. Je ne sais si je puis en indiquer toutes les causes, mais il en est une que je pense connaître. Les membres de la gauche nous ont fait entendre contre la proposition du Gouvernement des discours pratiques et bien préparés, et nulle réponse n'y a été faite. Cette absence de réplique peut avoir eu bien des raisons, mais il en est une, je crois, qui doit être certaine remarque faite l'autre jour par mon honorable ami le député de Beauce. Vous n'avez pas dû oublier les assertions quelque peu hardies faites par des membres de la droite relativement aux dates de la mise à effet de la nouvelle loi navale allemande comme aux dates de certains discours du ministre de la marine de la Grande-Bretagne. Mon honorable ami de Beauce a montré d'une manière concluante que ces dates étaient fausses, et qu'en les donnant pour vraies, on trompe le peuple du Canada. Je ne dis pas que cela soit fait délibérément, mais nous avons le droit de supposer que les membres de la droite sont assez bien au fait des événements pour nous autoriser à croire qu'ils trompent le public de propos délibéré. On a fréquemment devant cette Chambre exprimé le désir d'écarter cette question de la défense navale de l'arène politique. Il est, je l'admets, absolument à désirer qu'il en soit ainsi; mais nos adversaires ne l'ont pas voulu, et ils ont malheureusement fait entrer la politique dans l'examen de cette question. Elle a été pour eux comme une sorte de ballon. L'idée maîtresse de la résolution de 1909 a été, comme chacun le sait, la prompte organisation d'un service naval canadien. Certains détails sont venus s'y greffer; mais c'était là l'idée mère, et à cette idée tous se sont rangés sans distinction de parti. C'a été un programme commun. Nos amis de la droite ont jugé à propos de déserter ce programme. Je ne leur reproche point leur conduite; c'était leur droit.

Je désire toucher quelques mots de la proposition du Gouvernement. On nous dit que la politique permanente de ce dernier est encore secrète; mais les discours de ceux qui ont parlé à l'appui de la résolution de même que les discours prononcés en 1910 par le très honorable premier ministre et ses collègues nous ont suffisamment révélé les principes généraux sur lesquels cette politique sera fondée. Ces principes sont que nous n'aurons pas ce qui avait d'abord été entendu, c'est-à-dire la prompte organisation d'un service naval canadien; mais, qu'au lieu de cela, nous aurons une escadre devant faire partie de la marine de guerre anglaise. Cette escadre ne sera pas sous la main de ce Parlement, non plus que sous la main du gouvernement du Canada, mais elle obéira à la direction des autorités impériales. On ne la fera pas stationner dans les eaux canadiennes, mais dans la mer du Nord, et, par-dessus tout, ses équipages ne se composeront pas de Canadiens. Ceci ressemble bien peu, vous l'avouerez, à une marine de guerre canadienne. Ce ne sera en aucun sens une marine canadienne, excepté en ce sens qu'elle est payée par le peuple du Canada. Pour autant que cette politique nous a été révélée, elle a, non moins que l'expédient présentement proposé, tous les caractères d'une contribution. Dans l'un et l'autre cas, il s'agit d'une contribution en navires. La principale différence que j'aperçoive entre ces deux contributions, c'est le cordon qui est attaché à la contribution dans chaque cas.

On invoque à l'appui de la politique du Gouvernement un besoin. C'a été d'abord un besoin pressant, mais cette presse se faisant de moins en moins pressante, nos amis y ont substitué le mot besoin, sans qualification. Ce mot, je veux bien l'accepter. On nous dit qu'un besoin a surgi, et que la contribution proposée y pourvoira. Le premier ministre fait entendre, d'une façon très indirecte, que la suprématie maritime de l'Angleterre est à la veille, semble-t-il, d'être sérieusement disputée. De la même façon indirecte, l'honorable député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) compare la situation de l'empire britannique à celle d'une maison qui brûle—comparaison bien peu aimable, n'est-ce pas?—Mon honorable ami de Brandon (M. Aikens), dans le style fleuri qui lui est habi-

tuel, parle des nuages et des ténèbres qui environnent l'empire et il dépeint le jeune Canada s'élançant avec sa contribution pour dissiper les ténèbres. Mon honorable ami, le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) croit en l'existence d'un besoin auquel on ne peut faire face que par une contribution, et il donne à entendre qu'un refus de notre part pourrait avoir avec le temps des conséquences désastreuses. Ce sont des pronostics sinistres qui sont mis à néant par le discours que le ministre de la Marine a prononcé à l'occasion de son budget naval. On a déjà cité certains passages de ce discours, mais je prendrai la liberté d'y faire moi-même quelques courts emprunts. Le ministre dit:

J'aimerais qu'il fût bien compris que, grâce aux mesures prises par mon très honorable ami le ministre secrétaire d'Etat au département de l'Intérieur, il n'existe aucune raison de s'alarmer ni de s'abattre. L'amirauté est prête à garantir absolument la sécurité du pays et de l'empire pour chaque jour des quelques années qui vont suivre et, si la Chambre veut bien nous accorder ce que nous lui demandons, cette perspective peut se prolonger indéfiniment.

Il n'y a rien là de bien sinistre. Plus loin il dit:

Enfin, la Chambre mérite que nous la tirions de l'inquiétude qu'elle éprouve à l'endroit des ressources dont le pays peut disposer en vue de l'extension sans cesse croissante que prennent les constructions navales. Il est impossible de dire si nos rivaux les plus apparents sont en mesure de bâtir aussi vite que nous le faisons. Ce qui est certain, c'est que, dans le fait, ils ne le font pas et il est vrai aussi, je suis heureux de le dire, que nous pouvons tous les ans construire, armer et équiper de grands navires—et continuer à le faire d'année en année sur une échelle qui laisse loin derrière nous n'importe quelle autre puissance au monde prise individuellement, étant donné l'état de ses ressources actuelles. La Chambre peut donc tenir pour certain qu'il n'existe absolument aucun danger que l'on nous dépasse dans cette voie, à moins que, par motif d'intérêt public, nous décidions de laisser faire.

Dans ce même discours, il dit:

Je suis heureux de pouvoir assurer la Chambre que nous n'éprouverons aucune difficulté à faire sous peu les arrangements destinés à maintenir nos positions relatives et à nous assurer, au fur et à mesure des besoins, une ample sécurité. Je suis bien aise en même temps de vous dire que ces arrangements n'entraîneront pas de dépenses excessives ou disproportionnées.

Ces paroles du ministre de la Marine devraient, à ce qu'il me semble, suffire pour dissiper la mélancolie des membres de la droite; mais, s'il leur fallait quelque chose de plus, je les renverrais à un état que l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) a fait consigner dans les débats. Ce dernier a mis devant la Chambre un état indiquant les forces navales relatives des diverses grandes puissances de l'univers, et je vois par cet état que la Grande-Bretagne a plus de grands croiseurs que toutes les autres nations de l'Europe prises deux à deux; qu'elle a plus de croiseurs que toutes les autres nations du monde prises quatre à quatre, et qu'elle dispose d'un nombre de marins supérieur à celui de toutes les autres nations du globe prises deux à deux. Pour présenter la chose d'une autre manière, je dirai que, d'après l'honorable député, la Grande-Bretagne a dans sa marine des croiseurs cuirassés ou autres et des marins dont le nombre dépasse de plus du double ceux de toutes les autres nations de l'Europe. Voilà qui devrait aussi contribuer à dissiper l'abattement de nos amis de la droite.

Si, pour chasser leur tristesse, ils ont besoin de quelque autre témoignage, ils le trouveront, je crois, dans la position financière de la Grande-Bretagne. On sait que la Grande-Bretagne affecte chaque année des sommes considérables à l'amortissement de sa dette, alors que ses puissants rivaux s'enfoncent de plus en plus chaque année dans les dettes. Que signifie ceci? N'y a-t-il pas là assurément de quoi nous convaincre que, pour ce qui est tout au moins de ses finances, la Grande-Bretagne n'a besoin de personne, et qu'elle n'a pas besoin de navires en nombre plus considérable que ne peut lui en fournir l'amirauté. N'oublions pas que, d'après nos amis de la droite, le seul besoin auquel ils entendent subvenir, c'est celui de fonds pour construire des vaisseaux. Tout indique cependant que l'Angleterre est assez bien dans ses finances pour subvenir à tous ses besoins à ce point de vue là.

De ce qu'il n'existe aucun besoin autre que le besoin d'argent, et ce besoin n'existe pas, auquel la politique du Gouvernement subvient, il ne s'en suit pas nécessairement qu'il n'y en ait point d'autres auxquels il pourrait être pourvu. D'après les pièces mises devant nous, le plus important de ces besoins est celui de garnir de vaisseaux le littoral des possessions anglaises d'outre-mer. Ce besoin est indiqué comme on nous l'a dit par le mémoire de l'amirauté, et le premier ministre lui-même semble en être si bien convaincu que dans son discours, il a à mainte et mainte reprise rappelé la chose, bien qu'il me paraisse avoir adopté une singulière façon d'y pourvoir. M'est avis que la politique du très honorable sir Wilfrid Laurier, qui est celle du parti libéral, pourvoiera à cette nécessité dans la mesure où le Canada peut raisonnablement le faire et l'objet de cette politique est bien de répondre à ce besoin. D'autre part, la politique du Gouvernement, si tant est que l'on puisse qualifier la chose de ce nom, n'a pas cette prétention, et sa politique permanente, en tant qu'elle est connue, ne tend point à atteindre ce résul-

tat. Bien plus, le ministre du Commerce et de l'Intérieur ne nous a-t-il pas dit lui-même que nos efforts de ce côté seraient en pure perte. Il s'est longuement appesanti sur l'inutilité de mettre des navires de guerre dans les eaux des possessions anglaises d'outre-mer; mais, si la chose est aussi inutile qu'on le dit, il semble étrange que la Grande-Bretagne persiste à y maintenir soixante et dix de ses vaisseaux et déplore de ne pouvoir y en mettre davantage. On nous dit qu'une escadre sur le Pacifique ou sur l'Atlantique serait incapable de tenir tête à la flotte d'une puissance quelconque de rang inférieur. Cela est vrai mais est-ce une raison pour ne pas l'y mettre? Si c'est une raison de nous abstenir, pourquoi la Grande-Bretagne ne retire-t-elle pas ses vaisseaux des mers où ils sont disséminés. On en trouve en effet partout, excepté au Canada, d'où ils sont entièrement disparus. Cependant, il n'est pas un seul emploi où, en dehors de la mer du Nord, ces navires soient en nombre suffisant pour résister à l'assaut d'une flotte ennemie même ordinaire. Il est bien évident que la Grande-Bretagne juge utile la présence de ces navires là où elle les met, quoiqu'ils ne soient pas aussi nombreux qu'elle le désirerait. Il est facile de concevoir que ces navires au besoin auraient leur utilité et, dans un assaut général, qu'ils auraient à soutenir contre une flotte considérable, ils formeraient le noyau autour duquel viendraient se rencontrer des vaisseaux partis de tous les points du globe. Si nos amis de la droite ont raison de dire que la présence de ces vaisseaux est inutile dans les mers où ils stationnent, c'est donc que l'amirauté a tort de les y maintenir. De deux choses l'une: ou les membres de la droite se trompent, ou c'est la Grande-Bretagne qui commet là une lourde méprise.

Mon honorable ami (M. Turgeon) ne s'est pas tant effrayé de l'épouvantail allemand que certains membres de la droite disent l'être. Moi non plus, je ne m'en effraye point. Je ne crois pas que le peuple de ce pays soit bien convaincu qu'il existe de la part de l'Allemagne un réel danger, ni que de ce côté vienne contre la Grande-Bretagne l'assaut le plus probable. J'aimerais à savoir si mes honorables amis de la Colombie-Anglaise acquiescent vraiment à cette doctrine. Sont-ils vraiment d'avis qu'il n'y a aucun besoin de navires sur les côtes du Pacifique? Croient-ils qu'il n'existe aucun danger autre que celui d'une attaque de la part de l'Allemagne? L'honorable député de Beauce (M. Béland) nous a présenté des chiffres indiquant, outre la puissance relative de l'Angleterre et de l'Allemagne, celle de la Grande-Bretagne et de ses amis opposée aux forces navales de l'Allemagne et de ses alliés; et ces chiffres prouvent d'une manière concluante qu'il serait peu sûr pour l'Allemagne et ses alliés d'attaquer sur mer la Grande-Bretagne appuyée par ses amis. Si l'Allemagne doit d'ici à dix ou douze ans attaquer la Grande-Bretagne, elle ne comptera pas seulement sur elle-même et sur ses alliés européens. On sait que le Japon et l'Allemagne ont échangé des coquetteries depuis quelque temps. On nous assure que le Japon est un allié de la Grande-Bretagne, et c'est vrai; mais il ne faut pas oublier que les amis d'aujourd'hui sont quelquefois les ennemis de demain. Il nous vient des protestations d'amitié de la part de l'Allemagne, comme aussi de la part du Japon. J'ai quelque peu pratiqué les Allemands, et je sais qu'un Allemand est un homme sur la parole de qui je peux me fier, de même que sur ses protestations d'amitié. J'aimerais à savoir de mes honorables amis de la Colombie-Anglaise s'ils sont bien en mesure de dire la même chose des Japonais.

M. MACDONALD: Ils ne répondront pas.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Aimeraient-ils à voir la Colombie-Anglaise envahie par cent mille Japonais? Quelle panique s'ensuivrait! Que d'autre part, il lui vienne mille Allemands, et ce sera pour elle un bien. Chacun de ceux qui, dans cette Chambre, représentent la Colombie-Anglaise se réjouiraient d'une telle perspective. Ce serait pour la province le gage d'une ère de progrès la plus féconde qu'elle ait jamais connue. Mes honorables amis de la Colombie-Anglaise savent que ces gens-là feraient avec le temps des citoyens de premier ordre, et qu'ils s'assimileraient à nous aisément. Pouvons-nous dire la même chose des Japonais? A mon sens, le danger d'une attaque est beaucoup plus à craindre de la part de quelqu'un des Etats de l'Asie que de quelque Etat européen. Si cette attaque doit se produire, où se présentera-t-elle? Il se peut que ce soit aux Indes, en Australie peut-être, ou à la Nouvelle-Zélande; mais n'est-il pas fort possible que la Colombie-Anglaise en soit l'objet? Qu'est-ce que cela donnerait à penser? Mes honorables amis prétendent que nous ne devons pas mettre dans les eaux de cette province des navires de guerre; qu'en agisant ainsi, ce serait vouloir amener notre séparation d'avec l'empire. Ne pas y en mettre, ce serait plutôt, à mon avis, nous acheminer vers la séparation.

Je vais maintenant traiter d'un deuxième besoin, non pas aussi pressant que l'autre peut-être, mais qui ne laisse pas d'avoir quelque importance: c'est celui, pour les possessions anglaises d'outre-mer, de se préparer à construire et à équiper des vaisseaux. La politique que préconisent les membres de l'opposition remplirait cet objet dans la mesure où nous pouvons raisonnablement le faire. Cet objet, la proposition du Gouvernement n'en tient aucun compte. Il est bien vrai que, s'apercevant que ce besoin est entièrement négligé par le cabinet d'Ottawa, la Grande-Bretagne a décidé d'intervenir et, jusqu'à un certain point, d'y pourvoir. Est-il à l'honneur du Canada que la Grande-Bretagne ait à rem-

plir elle-même une obligation que notre pays se refuse à remplir? Je ne crois pas que la chose fasse honneur aux Canadiens ni à ceux qui ont dans leurs mains les rênes de l'administration. Cela ne peut au contraire que jeter du discrédit sur eux.

Un autre besoin que révèle le mémoire qu'on nous a lu, c'est celui de matelots. Je pourrais l'appeler un besoin en perspective. L'honorable député de Brandon (M. Aikins) en a touché un mot dans son discours, mais un mot seulement. D'après ce que l'on nous a lu des discours des hommes d'Etat anglais, prononcés à l'occasion de la nouvelle loi navale allemande, ceux-ci parlent de ce besoin comme étant né de cette loi. Les Allemands, disent-ils, n'auront pas autant de navires que nous, mais ces navires seront mieux équipés; d'où il suit qu'il nous faut du monde. J'ai remarqué qu'il circulait dans la Chambre un certain nombre de brochures qu'ont fait publier nos amis les jingos; une, entre autres, aux couleurs flamboyantes, qui s'appesantit sur la terrible situation où se trouve la Grande-Bretagne à l'heure présente. Je ne la donnerai pas pour une autorité car, autrement, nous pourrions aussi bien abandonner aussitôt tout espoir pour la Grande-Bretagne. Il pourrait cependant y avoir du vrai dans quelqu'une des assertions que l'on y trouve. Il y est dit, par exemple, que l'Allemagne, sa réserve comprise, a presque autant de matelots que la Grande-Bretagne. Il faut aussi se souvenir que cette dernière a une population beaucoup plus faible que quelques-unes de ses voisines, et que, si elle peut garnir d'hommes tous les bâtiments de guerre qu'elle a dans le moment, le jour viendra peut-être où, avec la rapide augmentation de leur nombre, il lui sera quelque peu difficile d'y mettre le monde voulu, et c'est là que l'aide des colonies autonomes lui serait utile. Il y a donc, comme on le voit, un besoin en perspective. Le programme de l'opposition y aurait pourvu, celui du Gouvernement n'y songe point; de fait, les orateurs ministériels sont énergiquement apposés à toute tentative de cette nature.

J'ai dit que la Grande-Bretagne n'avait pas besoin d'argent; mais, supposons, pour les fins du raisonnement, que l'Angleterre soit dans ce cas-là, quel serait l'effet de la présente contribution? Est-ce qu'elle suppléerait à ce qui manque à l'Angleterre? On nous assure que son revenu annuel est, en chiffres ronds, de 10,000,000,000 de dollars. Est-ce que, pour un semblable pays, 35 millions suppléraient à ce qui lui manque? Ce serait l'équivalent d'un cadeau de $3.50 à quelqu'un jouissant d'un revenu de $1,000 par année ou, comme le dirait le directeur général des Postes, un cadeau annuel de 17 cents ½. Serait-ce rien de plus que la proverbiale goutte d'eau dans le baquet?

M. THOMPSON.

On nous dit que nous avons des obligations envers la Grande-Bretagne, à raison des services que ses armées de terre et de mer ont rendus aux provinces qui constituent aujourd'hui le Canada. Dans sa harangue de l'autre jour, le premier ministre estimait à 400 millions les sommes dépensées pour cet objet pendant le cours du 19e siècle. Si je ne me trompe, cela ne comprend pas l'intérêt; c'est simplement le capital. De là découle pour nous une obligation envers la mère patrie; mais si nous lui devons le principal, ne lui devons-nous pas aussi un raisonable intérêt? Une partie de ces intérêts court depuis un siècle, et chacun sait comment l'intérêt s'accumule. Si nous ajoutions cet intérêt au principal, la somme dépasserait de beaucoup le billion. Contentons-nous toutefois de ce dernier chiffre. Faisant allusion à la chose, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) a demandé si ce n'était pas propre à faire monter le rouge de la honte aux joues de tous les loyaux Canadiens. Il ajoute gaiement que le reproche est de ceux qui seront lavés par le vote de ce projet de loi. N'est-ce pas une façon bien commode de payer nos dettes? Si nous pouvions agir ainsi dans notre particulier, je pense que nous serions vite soulagés de nos obligations. Les dettes de certains d'entre nous n'auraient pas à nous préoccuper longuement si nous pouvions les acquitter moyennant un intérêt de 3½ p. 100. Et c'est ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries suggère: c'est-à-dire que nous aurons à payer à la mère patrie trois cents et demi pour chaque dollar qu'elle a déboursé; mais, à ces trois cents et demi nous aurons le soin d'attacher une ficelle afin de pouvoir les tirer à nous si le repentir de cet accès de probité nous venait. Si nous devions réellement ce montant, il faudrait nous acquitter de nos dettes en hommes, et non pas par un compromis qui sent la banqueroute. Le Canada n'est pas un pays banqueroutier, et il n'a pas à se réclamer des avantages que l'on accorde à un failli. Une pareille proposition de la part d'un ministre de la Couronne suffit, comme je l'ai déjà déclaré, pour amener le rouge de la honte aux joues de tout Canadien honnête, et je ne vois pas qu'un Canadien loyal ne doive pas en même temps être raisonnablement probe.

Je voterai contre cette proposition, parce que d'abord, tout en exigeant de tout homme, femme ou enfant de ce pays, la dépense d'environ cinq dollars, elle ne répond à aucun besoin du moment; parce que, en outre, comme on l'a déjà mentionné, elle constitue un recul dans l'œuvre de notre avancement national. Le mot "autonomie" est de ceux qui ont été souvent prononcés à l'occasion de ce projet de loi; je lui préfère les mots "gouvernement et avancement par soi-même." Mais la lutte qui s'engage à ce moment n'est pas nouvelle. Il s'agit de

cette même vieille dispute entre ceux qui tendent à la centralisation et ceux qui ont voulu l'avancement du pays par lui-même. Cette agitation a atteint au Canada sa phase la plus aigue il y a trois quarts de siècle environ. Ceux qui, à cette époque, ont pris part à la lutte étaient, d'un côté, les tenants du pacte de famille et leurs adhérents; de l'autre, les plus intelligents et les plus avancés de ceux qui les premiers avaient foulé le sol canadien, et qui, dans ce pays neuf, cherchaient à se créer un foyer. Ils formaient la masse de ces temps-là. Ceux du pacte de famille étaient les chauvins, les ultra-loyalistes du jour, comme nos honorables amis de la droite sont les chauvins et les ultra-loyalistes de l'heure présente. La lutte d'alors différait à de certain point de vue de celle qui se livre aujourd'hui, mais son objet était le même: centralisation d'une part et, d'autre part, autonomie.

Il est une chose qui m'a frappé dans un des discours prononcés sur cette question par un des ministériels, le député de Saint-Antoine (M. Ames). C'est un des grands champions de la centralisation au Canada un des plus ultra-impérialistes de tous les ultra-impérialistes. Au cours de sa harangue, l'autre jour, il a élevé aux nues nos prédécesseurs, du dernier siècle, les hommes qui ont si noblement combattu pour le droit de développer et de gouverner ce pays et de se gouverner eux-mêmes. Or, tout en glorifiant ces hommes, il n'a pas eu un mot à dire de ses propres prédécesseurs, de ceux qui ont combattu pour la cause dont il est aujourd'hui même un des champions. Certains esprits sont fort avisés, après coup. Quelques-uns sont doués d'une vue pénétrante, ils peuvent distinguer les objets à une grande distance, mais il ne saurait apercevoir ce qui est à leur portée. Apparemment, il en est ainsi de cet honorable député. Il a la claire vision de la situation il y a trois-quarts de siècle, mais il ne saurait voir ce qui se passe aujourd'hui; il n'a pas la perception des événements du jour. Il semble reconnaître dans ces courageux précurseurs du siècle dernier des constructeurs d'empire plus habiles que les impérialistes outrés, ses prédécesseurs. Je le répète, elle n'est pas d'aujourd'hui cette bataille qui se livre au Canada. L'histoire s'est répétée et se répétera encore. La lutte qui s'est livrée au 19e siècle se poursuit aujourd'hui, au 20e siècle, et sans doute elle continuera au 21e siècle. La lutte qui doit éclater au prochain siècle diffèrera par les détails, sans doute, mais elle s'inspirera du même principe; lutte entre la centralisation et l'autonomie. Et ce jour-là, les jingoes et les ultra-impérialistes signaleront à l'attention les événements d'aujourd'hui et glorifieront ceux qui combattent aujourd'hui pour le triomphe du droit au développement et au gouvernement autonome. Mais pour leurs prédécesseurs, les ministériels d'aujourd'hui, ils n'auront pas plus de tendresse que le député de Saint-Antoine n'en éprouve à l'endroit de ses prédécesseurs, les impérialistes et les royalistes outrés du 19e siècle.

Si jamais l'empire britannique est détruit, ce seront les loyalistes outrés, les extrémistes, les jingoes qui seront la cause de sa perte. A mon avis, les jingoes et les loyalistes outrés ne feront jamais rien pour la consolidation et le progrès de l'empire. Le moyen à prendre pour édifier et fortifier l'empire est de fortifier notre position au sein de l'empire; voilà une question qui s'impose à notre étude. Je crois en la sincérité des ministériels ou de nombre d'entre eux quand ils prétendent que la centralisation est une source de force pour l'empire. Je ne suis nullement partisan de ce système et je ne saurais leur prêter appui. Ce n'est pas ainsi qu'on a jamais réussi à fortifier un empire disséminé sur tout le globe terrestre. Le système consistant à gouverner les colonies et les sujets de l'empire à distance était le plus propre à fortifier l'empire, à rendre plus puissants et plus étroits les liens qui unissent les colonies entre elles et la mère patrie. L'autre système a toujours abouti à l'insuccès. L'empire romain l'a appliqué sans succès, ainsi que l'Espagne; quant à la Grande-Bretagne, ce système ne lui a pas réussi davantage, et elle n'a eu du succès que lorsqu'elle eût adopté l'autre système. On se plaît à dire de la Grande-Bretagne que c'est une grande nation colonisatrice. A quelle époque a-t-elle réussi dans son œuvre de colonisation? Ce fut après avoir adopté un système diamétralement opposé à celui que préconisent aujourd'hui les ministériels. Quant la Grande-Bretagne mit au rancart son système de centralisation, elle devint une grande puissance colonisatrice. Je voudrais pouvoir bien élucider ma pensée et la faire saisir parfaitement à cette Chambre. Je sens toute mon impuissance à traduire fidèlement cette pensée. Il n'y a qu'un moyen de lier étroitement à l'empire le Canada ou les autres pays britanniques d'outre-mer, puis de cimenter et de perpétuer cette union. Il est impossible de conserver l'unité de l'empire, en resserrant les liens qui unissent ces pays d'outre-mer à la mère patrie. Plus on resserre ces liens, plus ils se brisent facilement, et, chose singulière, et qui semble paradoxale, plus on lui donne de jeu, plus ils rendent étroite l'union des différentes parties de l'empire. On ne saurait nier la chose, sans infliger un sanglant démenti à toute l'histoire coloniale. Le seul moyen de donner toute la sécurité voulue à l'union des dominions avec l'empire britannique, de façon à éloigner tout danger de rupture, c'est

de poursuivre notre œuvre de développement, de défense nationale, de progrès en tout sens. Je le sais, il y a non seulement au sein de cette Chambre, mais en nombre de parties de l'empire et au sein de la mère patrie des hommes d'influence qui, malheureusement sont de tout autre avis. C'est évident. Pour certains esprits, l'histoire est un livre clos; ils ferment les yeux à la réalité, aux événements, aux faits accomplis. Il y aura toujours de ces gens convaincus qu'il faut étroitement lier les dominions à la mère patrie, de façon à ce que rien ne puisse trancher ces lignes.

Il a été question des griefs des cultivateurs manitobains et de certaines résolutions qu'ils ont adoptées. Je ne saurais souscrire entièrement à ces résolutions; mais je veux dire un mot en faveur de l'attitude des cultivateurs de l'Ouest. L'esprit des populations de l'Ouest est tout autre que celui manifesté ici, l'autre soir, par le député de Brantford (M. Cockshutt) lorsqu'il se déclara un des fidèles du militarisme. Evidemment le député de Brantford est convaincu que la doctrine exposée dans la parabole du bon Samaritain est pure hérésie aujourd'hui. Tout autre est l'esprit des populations de l'Ouest. Le cultivateur de l'Ouest ajoute foi à la doctrine de cette parabole, il croit qu'il existe encore aujourd'hui de par le monde de bonnes, d'excellentes doctrines et que si on en fait l'application voulue, elles aboutissent toujours au succès. Tel est l'esprit de l'Ouest, et c'est celui manifesté dans cette parabole. Le cultivateur de l'Ouest ne saurait souscrire à nombre de propositions formulées par le ministre du Commerce et de l'Industrie, surtout quand il met dans la bouche du chancelier allemand ces paroles: Nous (c'est-à-dire, le peuple allemand) construisons des flottes; nous façonnons les cerveaux et les os en machines de guerre, et pourquoi? Pour la guerre avec une nation qui n'a pas de mauvaises intentions à notre endroit, afin que nous puissions la surprendre à l'improviste et l'écraser. Ce sont les paroles mêmes du ministre du Commerce et de l'Industrie. A l'encontre de ces paroles, voici celles prononcées, il y a quelques années, par le chancelier allemand lui-même:

Que gagnerait aujourd'hui une nation à écraser une des nations rivales maritimes? Elle détruirait peut-être l'organisation économique de son adversaire; mais, indubitablement, elle infligerait le plus grave dommage à son propre commerce. Elle ferait l'œuvre de ceux qui prendraient volontiers les places vacantes dans les marchés du monde et s'y établiraient à leur aise. Les conséquences pernicieuses se perpétueraient. Je ne saurais concevoir que l'idée d'une guerre anglo-allemande entre sérieusement dans la tête des gens sensés de l'un ou de l'autre pays.

M. THOMPSON.

Que les citoyens des deux pays s'inspirent de cet esprit, et tout danger de guerre disparaîtra; mais évidemment le chancelier allemand croit que si les partisans de la guerre sont sensés, ils ne sont pas sérieux et que s'ils sont sérieux, ils ne sont pas sensés; et je me range volontiers à son avis.

Ils pèseront de sang froid les énormes dommages que même la plus heureuse des guerres de ce genre infligerait à leur propre pays, et tout bien compté et calculé, comprendront que l'enjeu est bien trop élevé, en vue de la perte certaine. Pour mon propre compte, je n'envisage pas trop au tragique l'hostilité d'une certaine section de la presse anglaise.

Je suis bien aise que le chancelier ait prononcé ces paroles et indiqué la pensée du peuple allemand sur cette question; car il est permis d'espérer qu'après avoir lu le discours du ministre du Commerce et de l'Industrie, ce peuple ne le prendra pas trop au tragique.

Le 22 juillet dernier, M. Balfour disait:

Mon espoir repose sur le fait qu'une guerre moderne, surtout une guerre générale, non seulement aboutirait à une épouvantable destruction de richesses accumulées et de vies humaines, mais en outre désorganiserait tellement les industries sur lesquelles—tout puissant peuple civilisé se repose de plus en plus, que même l'homme d'état le plus imprudent, quand il verra se dresser devant lui ce spectacle, reculera d'épouvante en présence de cette vision d'horreur.

Certains de nos collègues ne reculent pas d'épouvante, surtout le ministre du Commerce et de l'Industrie, qui est un combatif; mais il ne compte pas sans doute jamais voir cette guerre se réaliser et cela nous explique son calme.

Se préparer pour la guerre, en temps de paix, voilà, prétend-on, le meilleur moyen d'assurer la paix et dans une certaine mesure, cela est exact. Cet axiôme contient une bonne dose de vérité; seulement nous nous laissons trop volontiers emballer en pareille matière. L'homme de l'Ouest, n'est guère frappé de cet axiôme; car son expérience personnelle l'a éclairé à cet égard. Il sait que dans certaines localités de l'Ouest les gens vinrent s'établir avec l'idée que pour avoir la paix il faut se préparer à la guerre; ils se dirent que, s'ils étaient armés de pied en cap, prêts au combat, ils réussiraient à éviter la guerre. D'autres parmi nous partirent pour l'Ouest imbus de cette idée diamétralement opposée qu'ils se rendaient dans ce jeune pays, sans armes, bien décidés à y faire notre œuvre, ne prévoyant pas d'embarras, et quel fut le résultat? L'histoire nous le dit. Là où les gens sont allés s'établir, prêts pour la guerre, ils ont trouvé la guerre; là où ils sont allés s'établir, bien prêts à se défendre, il leur fallut se défendre. Ceux d'entre nous qui s'inspirèrent d'un tout autre esprit n'eurent pas lieu de se défendre; nous trouvâ-

mes les gens paisibles, pacifiques, et il ne surgit aucun embarras. Ne comptant pas sur la bataille, nous n'eûmes pas à combattre. Voilà l'autre côté de la médaille, et bien qu'on nous présente si souvent la face opposée, il importe de bien examiner cette face-ci.

Voilà près d'un demi-siècle que deux nations européennes vraiment civilisées en sont venues aux mains. Cette absence de guerre est le résultat de certaines influences modératrices et si je ne me trompe, ces influences se feront sentir encore davantage à l'avenir. J'ai le ferme espoir que le monde ne verra plus pareille lutte. La connaissance des horreurs de la guerre exerce une influence modératrice, bien connue même des vainqueurs. Au surplus, si puissante qu'elle soit, cette influence modératrice n'est pas la seule qui existe. Le christianisme moderne et la moralité figureront parmi ces influences modératrices. Le sens moderne de la loyauté, de l'équité, de la justice, exercera son influence salutaire. Ces diverses causes conspireront puissamment pour empêcher le retour de pareils événements.

Encore un mot sur l'importance de ne pas traîner cette question dans l'arène des discussions politiques. Quelques-uns de mes collègues de gauche ont formulé certaines propositions à cet égard.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

DU BILL RELATIF AU BREVET DE GEORGE F. BISHOPRICK.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour la discussion du bill (n° 8) présenté par M. Macdonell touchant le brevet de George F. Bishoprick.

M. OLIVER: Un mot d'explication, s'il vous plaît?

M. MACDONELL: M. George F. Bishoprick est porteur d'un brevet, délivré il y a six ans, pour quelque invention mécanique d'asphalte à carton, substance utilisée dans la fabrication des boîtes. Il commença la fabrication de sa machine à Toronto, il y a quatre ou cinq ans, mais fit faillite. Il alla alors fabriquer à Alma, Michigan, y utilisant le brevet américain. Le même malheur l'attendait là; il revint au Canada et il commence maintenant à fabriquer à Ottawa. Par inadvertance et pendant qu'il voyageait à l'étranger et aux Etats-Unis, il ne reçut pas avis d'acquitter le droit de renouvellement. Il y eut retard de deux mois dans le paiement du droit et aujourd'hui il demande la validation de son brevet. Le bill vint devant le comité; les promoteurs furent représentés et lurent des affidavit de nature à convaincre le comité; personne ne souleva d'objection contre le bill; et comme le porteur de brevet n'avait guère tardé que deux mois à payer le droit, par inadvertance, le comité ne s'opposa pas à l'adoption du bill, vu surtout que, par l'article 2 du bill, ceux qui peuvent avoir acquis des droits à la fabrication durant la période de caducité du brevet, sont pleinement protégés. C'est un genre de bills qui viennent souvent devant la Chambre et celui-ci est bien le moins critiquable que j'aie vu délibérer ici.

M. McKENZIE: Quelle est la durée de la période pendant laquelle le brevet est valide?

M. MACDONELL: Ce brevet peut se renouveler pour deux périodes de six ans, ce qui donnerait une durée totale de dix-huit ans. Il y a six années d'expirées.

M. OLIVER: Une période de douze années serait l'extrême limite?

M. MACDONELL: Une période supplémentaire de douze années à celle de six ans déjà expirée constitue la pleine durée du brevet qui, aux termes de la loi des brevets, a dix-huit ans de vie.

(On fait rapport sur le bill qui, après la 3e lecture est adopté.)

RENVOI D'UN BILL.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour discuter le bill (n° 9), présenté par M. Ames, concernant les Explosifs Canadiens (à responsabilité limitée).

M. BLAIN: L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) désire que ce bill soit réservé.

M. PUGSLEY: Il conviendrait d'examiner les dispositions du statut anglais portant sur la question des certificats d'actions (share warrants) en vue d'inscrire pareille disposition dans ce bill avec les garanties voulues. Aujourd'hui même, au cours de la conversation avec le ministre des Finances (M. White), sur cette question-là même, il m'a dit que pareille disposition figure dans le statut anglais. Il faudrait inscrire ici toutes les sauvegardes qui figurent dans le statut anglais, vu qu'il n'existe pas dans la loi canadienne de disposition générale portant sur cette question.

M. BLAIN: J'appellerai l'attention du député de Saint-Antoine (M. Ames) sur les observations de mon honorable collègue.

(Il est rendu compte de l'état de la question.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL DE LA COMPAGNIE DE NAVIGATION RICHELIEU-ONTARIO.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour la discussion du bill (n° 29), présenté par M. Lespérance, concernant la compagnie de navigation Richelieu-Ontario.

M. OLIVER: Quel est l'objet de ce bill?

M. LESPERANCE: Le bill a pour objet de porter le capital de la compagnie de $10,000,000 à $15,000,000, pour les besoins de la compagnie.

M. OLIVER: Quels sont ces besoins?

M. LESPERANCE: Le capital de $10,000,000 est épuisé et il est besoin de capitaux supplémentaires pour les nouveaux bateaux et les nouvelles installations de tête de ligne.

M. OLIVER: Il n'y a rien dans ce bill qui restreigne l'application du capital aux usages mentionnés.

M. LESPERANCE: Le paragraphe 2 de l'article 1 décrète que:

Les directeurs peuvent à tout moment augmenter la somme du capital-actions jusqu'à un chiffre ne dépassant pas quinze millions de dollars; mais le capital-actions ne sera pas augmenté avant que la résolution du conseil des directeurs autorisant cette augmentation ait au préalable été soumise aux deux tiers en valeur des actionnaires présents ou représentés à une assemblée générale des actionnaires dûment convoqués dans ce but spécial, et que cette résolution ait été confirmée par eux.

La compagnie demande ce capital afin de pourvoir aux besoins toujours croissants du trafic.

M. OLIVER: J'ai lu dans les journaux nombre d'articles au sujet de la majoration du capital-actions de la compagnie du Pacifique-Canadien. Quelques députés ont énergiquement protesté ici contre ce projet de majoration. On pourrait soulever les mêmes objections contre la majoration du capital-actions de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario. A coup sûr, la compagnie devrait nous éclairer davantage sur la question, avant que cette Chambre donne son assentiment à pareille proposition comportant une majoration de capital de moitié. Il faudrait convaincre le comité qu'on a besoin de ce capital pour le développement de la compagnie et pour nulle autre fin.

M. LESPERANCE: Que l'honorable député relise l'article 1 du bill et il apprendra qu'on n'entend nullement accroître le capital de la compagnie au delà des strictes besoins de cette dernière; pareille majoration du capital-actions devant être au préalable sanctionnée par les deux tiers des actionnaires présents. Les actionnaires ne sanctionneraient pas une augmentation du capital-actions, à moins que l'intérêt de la compagnie ne la demande. La compagnie a absorbé la compagnie de navigation du Nord, l'"Inland Company", les Lignes de Niagara, et elle veut établir de nouvelles têtes de ligne à Fort-William et construire de nouveaux bâtiments. Elle a besoin de nouveau capital pour cela, et l'émission de ce capital-actions ne s'effectuera que suivant les besoins du trafic de la compagnie.

M. OLIVER: Une partie de ce nouveau capital sera-t-elle affectée au paiement des lignes achetées?

M. LESPERANCE: Non, il s'agit tout simplement de satisfaire aux besoins grandissants du trafic de la compagnie. Le trafic des grands lacs progresse à pas de géant, et la compagnie veut s'occuper de ce trafic. A moins d'obtenir le capital nécessaire pour ces travaux, la compagnie ne saurait faire face aux affaires.

M. OLIVER: Rien ne s'oppose à ce que la compagnie soit autorisée à augmenter son capital, en vue de l'expansion légitime de ses affaires; mais comme on a donné tant de publicité à la question touchant une autre grande entreprise de transports, j'ai pensé qu'il serait loyal de poser la question au sujet d'une entreprise de même nature. Se propose-t-on d'apporter quelque restriction à l'égard de vente de ces actions? Voilà la question à laquelle on a donné une si grande publicité au sujet de l'augmentation du capital-actions de la compagnie du Pacifique-Canadien. Sans doute il est tout aussi juste et convenable de soulever la question au sujet de l'accroissement du capital en cette compagnie de transports.

M. LESPERANCE: La dernière émission de capital-actions par la compagnie de navigation Richelieu-Ontario s'est faite au pair. Les actions se vendaient alors sur le marché monétaire à 117 environ. C'est une fort légère prime pour les actionnaires. Je ne saurais dire quel serait le ton du marché au moment où la compagnie désirerait faire l'émission des nouvelles actions; mais aujourd'hui, on n'a nullement l'intention de faire l'émission de ces actions au-dessous du pair.

M. OLIVER: Quelle est la cote actuelle des actions de la compagnie?

M. LESPERANCE: La cote est de 117.

M. NESBITT: A quels travaux se propose-t-on de consacrer ce nouveau capital?

M. LESPERANCE: A la construction de bateaux et de têtes de ligne pour répondre aux besoins croissants des affaires de la compagnie.

M. NESBITT: Avez-vous bien la certitude que la compagnie ne se propose pas d'acquérir de nouvelles compagnies de navigation?

M. LESPERANCE: Je sais positivement que non. On a déjà acquis ces compagnies.

M. MACKENZIE: Les attributions de la compagnie sont sans doute définies dans la loi primitive; et je m'explique difficilement qu'on attribue à la compagnie des pouvoirs nouveaux et indéfinis, dans la deuxième partie du bill.

M. LESPERANCE: Le comité a modifié cet article.

M. NESBITT: Je ne vois guère de différence entre la disposition primitive et l'amendement. Je n'admets pas que les deux tiers de la valeur des actions détenues par les actionnaires présents à une assemblée soient suffisants pour permettre aux directeurs de réaliser un projet quelconque; j'ai toujours cru que le consentement des porteurs des deux-tiers des actions totales était nécessaire pour cela.

M. LESPERANCE: Le représentant de la compagnie a accepté toutes les propositions d'amendement faites en comité, et le bill dans sa teneur actuelle a été adopté par le comité. La compagnie de navigation Richelieu-Ontario est une des plus anciennes compagnies du Canada et ses affaires ont toujours été bien gérées.

La compagnie a épuisé tout son capital consacré à des entreprises légitimes et aujourd'hui elle demande le pouvoir de faire l'émission de capital-actions, afin de répondre aux besoins croissants des affaires du pays. Personne ne saurait légitimement s'y opposer.

Quand à l'emploi du capital inemployé, les honorables députés de l'opposition savent que, durant l'hiver, les navires sont arrêtés et si la compagnie a quelques capitaux à sa disposition il serait de son intérêt de les placer, avec autant d'avantages que possible, en les prêtant temporairement à demande ou autrement.

M. NESBITT: Si la compagnie qui présente le bill avait été aussi explicite que mon honorable ami pour nous dire ce qu'elle désirait faire avec le capital, il n'y aurait pas d'objection. Si son capital est placé dans ses navires comment peut-elle le retrouver et le placer de nouveau durant l'hiver.

M. LESPERANCE: J'ai parlé des capitaux qu'elle aurait à sa disposition immédiate.

M. NESBITT: Nous savons qu'il y a eu l'été dernier des bruits de fusion et de merger des compagnies de navigation et le nom de la Richelieu & Ontario Company est revenu fréquemment. On disait qu'il devait y avoir une amalgamation de presque toutes les compagnies de navigation et on prétend même encore que les négociations sont toujours pendantes. Actuellement je ne me souviens pas si c'est la compagnie Richelieu qui essaie d'absorber les autres ou si c'est le contraire. Il y a beaucoup de rumeurs dans les journaux à propos de ce projet de fusion et avec tout le respect que je dois à mon honorable ami, il me semble que c'est avoir beaucoup d'imagination que de nous représenter cette compagnie comme plaçant son capital disponible en prêts à demande pendant l'hiver parce que ses navires sont au repos.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami peut-il me dire comment il se fait que la compagnie est obligée actuellement de placer le surplus de son argent et d'où provient la nécessité de faire ce changement? Je trouve que c'est vraiment extraordinaire de donner aux directeurs de la compagnie un pouvoir, dont ils peuvent faire usage sans consulter les actionnaires, pour placer le surplus de l'argent de la compagnie comme il leur plaît, en prêts hypothécaires sur immeubles ou en billets à ordre ou en dépôts dans les banques. Cette compagnie existe depuis au moins 1895. Elle a eu beaucoup de succès; elle est apparemment bien administrée et elle rend, sans aucun doute, de grands services au public voyageur. Mais il n'a pas été prouvé au comité qu'aucun grave inconvénient pour la compagnie, soit survenu par l'application de la loi actuelle. Avant de nous demander de faire un changement aussi radical qui pourrait porter préjudice à la minorité des actionnaires, il faudrait donner quelques bonnes raisons pour motiver ce changement.

M. LESPERANCE: La Richelieu & Ontario Navigation Company a reçu son incorporation en vertu de sa présente charte, il y a environ cinquante ou soixante ans. L'honorable député sait que toutes les compagnies organisées en vertu de lettres patentes jouissent du même privilège qui est demandé pour la compagnie Richelieu dans l'article 2, c'est-à-dire qu'elles ont le droit de placer leur argent inemployé comme il leur plaît, dans l'intérêt de la compagnie.

M. BELAND: La compagnie avait cette autorisation avant aujourd'hui.

M. LESPERANCE: Elle ne l'avait pas, mais elle l'a prise et s'apercevant que c'était contraire aux règlements de sa charte primitive, elle demande que le Parlement lui donne le droit d'utiliser cet argent de la même manière que le font les compagnies organisées en vertu de lettres patentes. On ne demande aucun privilège spécial mais simplement ce qui est accordé par le Gouverneur général en conseil quand il émet des lettres patentes.

Comme je l'ai dit, pendant l'été la compagnie Richelieu fait de fortes recettes et a un énorme montant d'argent à sa disposition dans les banques pour lequel elle ne reçoit aucun bénéfice et elle veut avoir le privilège, comme l'ont toutes les compagnies autorisées par lettres patentes, de prêter cet argent au meilleur avantage des actionnaires de la compagnie. L'article ne dit pas que les directeurs auront le droit d'investir temporairement des capitaux, ils auront seulement la faculté d'employer cet argent comme en décideront les actionnaires.

M. OLIVER: Ce n'est pas du tout clair dans le bill. Je me permettrai de dire à mon honorable ami, qu'en dehors des simples termes du bill, il y a quelque chose d'intéressant au sujet de cette compagnie, comme de toute autre compagnie de transport. En réalité, pendant la saison dernière, les tarifs de fret sur les Grands lacs ont été très augmentés et la population de l'ouest subit aujourd'hui le contre coups de cette augmentation par une diminution sur le prix de son blé. Quand une compagnie qui s'occupe de transport sur les lacs, se présente pour demander une augmentation de capital, nous voudrions être assurés que c'est pour augmenter les facilités de transport, comme le prétend mon honorable ami, plutôt que pour restreindre la concurrence des transports. Si le bill disait ce qu'a expliqué à la Chambre mon honorable ami, ce serait beaucoup plus satisfaisant, mais le bill ne dit rien de semblable. Au lieu que le bill dise que la compagnie puisse augmenter son capital seulement pour accroître ses facilités actuelles de transport, l'article 2 dit que la compagnie peut employer son argent comme il lui plaît. Si cela n'interdit pas à la compagnie de se procurer de l'argent en émettant des actions pour s'en servir en vue d'empêcher la concurrence, je ne comprends pas comment elle pourrait en être empêché par le texte de la loi. C'est ce que nous comprenons et bien que nous ne puissions pas empêcher l'adoption du bill ou même retarder son adoption puisque nous ne pouvons pas introduire d'amendements, nous avons cru qu'il était nécessaire de faire connaître notre opinion au Parlement à propos de cet article.

M. MACKENZIE: Je voudrais attirer l'attention du premier ministre sur le changement radical introduit par cette loi. Je ne sais pas si l'honorable député qui est charge du bill est ou n'est pas avocat, mais cette législation va beaucoup plus loin que d'habitude. Je ne veux pas retarder son adoption, mais je pense que toutes ces lois devraient être adoptées avec une certaine uniformité Il fut un temps où une compagnie pouvait faire tout ce qui n'était pas défendu par la loi. Aujourd'hui le droit commun admet qu'une compagnie ne peut faire que ce qu'elle est autorisée à accomplir. Je reconnais que les pouvoirs de cette compagnie ont été accordés dans sa charte primitive. Je constate que la charte a été modifiée sept, huit ou neuf fois et que peut-être ses pouvoirs ont été augmentés. On n'a pas fait connaître au comité que ces pouvoirs avaient été demandés auparavant pour augmenter le capital, bien qu'il ait pu en être ainsi. Je ne vois pas pourtant pourquoi les pouvoirs de la compagnie devraient être augmentés simplement parce qu'elle veut accroître son capital. Le simple bon sens du comité devait lui dire que la compagnie désire avoir plus d'argent pour faire le même genre d'opérations que dans le passé. Si c'est tout ce qu'elle veut en faire, tout ce qui lui est nécessaire c'est le pouvoir d'augmenter son capital du chiffre où il est actuellement, jusqu'au chiffre où elle veut le porter. L'article va beaucoup plus loin et en appliquant le droit commun à cet article 2, je crois qu'il donne des pouvoirs illimités et indéfinis à la compagnie. Les directeurs qui agissent au nom de la compagnie reçoivent des pouvoirs illimités quelle que puisse être leur notion de ce qui doit être fait avec l'argent ou quelle que soit la méthode adoptée par eux pour l'emploi de cet argent. Nous nous écartons absolument des règles qui sont supposées protéger une législation de ce genre. Je ne comprends pas trop pourquoi un rédacteur bien renseigné se servirait d'une tournure de phrase semblable dans cet article ou pourquoi une compagnie qui désire se soumettre à une charte fédérale, réclamerait l'introduction d'un semblable article. J'appellerai aussi l'attention du promoteur sur le 2e paragraphe. Hier nous avons examiné un bill semblable et on a discuté beaucoup sur la représentation des actions à l'assemblée. La décision prise hier soir a été qu'il ne devait y avoir pas moins des deux tiers du capital représenté, et qu'une majorité de ces deux tiers devrait décider de la conduite de la compagnie. Il n'y a rien dans ce bill qui exige que les deux tiers des actions soient représentés. On dit seulement que les deux tiers des actionnaires présents devront décider. Il pourrait n'y avoir que trois actions représentées et la majorité de ces actions pourrait décider de la conduite de la compagnie. C'est une législation très vague. Il devrait y avoir au moins les deux tiers représentés par procuration ou autrement et dans ce cas une majorité pourrait parfaitement décider. Mais en vertu de cette disposition s'il n'y avait qu'une action représentée et si on pouvait concevoir le partage de cette action, alors les deux tiers de l'action décideraient de la conduite de la compagnie.

M. PUGSLEY: Ce bill va beaucoup plus loin que n'a voulu l'autoriser le Parlement lorsqu'il s'est agi des compagnies par actions incorporées par lettres patentes. Il y a des limites précises dans la loi des

compagnies par actions, relativement à ce qu'une compagnie peut faire de ses fonds. Le promoteur accepterait-il d'introduire dans le bill quelque disposition semblable à celle-ci:

Pourvu, toutefois, que la compagnie ne puisse pas disposer de ses deniers contrairement aux dispositions de la loi des compagnies par actions.

J'attirerai là-dessus l'attention du premier ministre. Prenons par exemple l'article 167 de la loi des compagnies par actions. Il dit:

Aucune compagnie ne prêtera une partie de ses deniers à un actionnaire.

C'est là une limite précise, une prohibition. Pourtant si le bill est adopté, la compagnie pourra prêter ses deniers aux actionnaires. J'ignore si c'est là l'objet de l'amendement. Mais dans tous les cas c'est une opération absolument défendue par la loi des compagnies par actions. Ainsi les promoteurs de ce bill essayent d'obtenir des pouvoirs qu'ils ne pouvaient pas avoir par la loi des compagnies par actions en ce qui touche aux prêts faits aux actionnaires. Un autre article de la loi des compagnies par actions, qui est très important, dit:

168. Une compagnie ne peut employer aucune partie de ses fonds, à l'achat d'actions d'une autre corporation, à moins que cet achat ne soit formellement autorisé par la loi spéciale et aussi par la loi de constitution de l'autre corporation.

Si l'article 2 du bill est adopté, il n'y a rien pour empêcher cette compagnie qui peut avoir plusieurs millions dans sa caisse, comme produit de la vente de sept ou huit millions de capital supplémentaire, de faire des placements temporaires de ses deniers en achetant des actions d'autres corporations. Mon honorable ami comprendra qu'il demande au Parlement de changer les pouvoirs de cette compagnie au sujet de ses placements d'argent et de lui accorder des pouvoirs plus étendus que ceux qui peuvent être accordés en vertu de la loi des compagnies à fonds social; pouvoir que le Gouverneur en conseil ne peut accorder et que le compagnie ne peut exercer et il demande cela sans donner de raisons suffisantes pour autoriser un changement aussi radical dans les pouvoirs actuels de la compagnie.

M. NESBITT: Je voudrais connaître l'opinion du premier ministre sur un bill aussi radical que celui-ci. Il va très loin et nous demande de prendre une grande responsabilité en accordant pratiquement à cette compagnie une charte pour faire ce qui lui plaît.

M. BORDEN: De quel article en particulier l'honorable député parle-t-il?

M. NESBITT: Du paragraphe 2 de l'article 1er.

M. BORDEN: Il me semble que c'est une disposition très naturelle en vue d'augmenter le capital d'une compagnie. Le capital ne peut être employé que pour les fins de la compagnie. Beaucoup de bills de ce genre sont adoptés par le Parlement sans grande discussion. Quant à l'article 2, il est un peu extraordinaire. Je ne suis pas du tout certain que l'opinion exprimée par mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) soit exacte. Je serais porté à croire qu'à moins qu'il n'en soit décidé autrement l'article 2 sera subordonné aux dispositions de la loi des compagnies par actions.

M. PUGSLEY: Cette compagnie n'est pas autorisée en vertu de la loi des compagnies.

M. BORDEN: Je pensais que l'honorable député avait dit que la loi des compagnies lui était applicable. . .

M. PUGSLEY: Non.

M. BORDEN: . . . et que cet article créait une exception. . .

M. PUGSLEY: Non. Nous allons donner à cette compagnie des pouvoirs beaucoup plus étendus qu'elle n'en aurait en vertu de la loi des compagnies et en conséquence l'article devrait être supprimé.

M. BORDEN: On donne souvent à une compagnie des pouvoirs différents de ceux qui sont octroyés par la loi des compagnies. J'ignore quel objet spécial on a en vue par cet article relatif au placement temporaire. Ce n'est pas une chose que l'on prévoit habituellement.

M. LEMIEUX: Le promoteur donnera peut-être des renseignements et il nous dira en même temps où la compagnie dépensera l'argent pour les terminus? Sera-ce à Montréal, à Québec ou ailleurs?

M. LESPERANCE: L'argent sera dépensé à l'endroit où se sont établis les terminus de la ligne qui fait le service de Fort-William au Saguenay.

M. LEMIEUX: La dépense pour les terminus forme un chapitre très important et mon honorable ami qui est un des membres du conseil des directeurs devrait être en état de dire au comité où la compagnie se propose de dépenser l'argent.

M. LESPERANCE: Je ne pourrais pas dire cela immédiatement. Je sais qu'un terminus sera établi à Fort-William et qu'il coûtera environ un million de dollars. Il n'est pas probable que ce capital sera émis d'une seule fois, mais seulement au fur et à mesure des besoins de la compagnie.

M. LEMIEUX: L'assemblée annuelle de la compagnie doit avoir lieu dans quelques jours et le bruit court qu'il doit y avoir un

changement complet dans l'organisation de la compagnie. Ne serait-il pas préférable d'attendre jusqu'à ce qu'il se soit produit.

M. LESPERANCE: Je ne vois pas ce que cela peut avoir à faire avec le bill.

M. PUGSLEY: Il me semble que mon honorable ami devrait répondre à l'objection que j'ai soulevée contre ce bill. Il dit que la compagnie demandait seulement des pouvoirs relatifs aux placements de capitaux, qui sont accordés aux compagnies autorisées en vertu de la loi des compagnies. Je lui ai montré qu'une compagnie ainsi autorisée ne pouvait précisément pas faire ce qu'il demandait au Parlement de l'autoriser à faire.

Mon honorable ami ne comprend-il pas que si cet acte passe, la compagnie peut placer tout l'argent dont elle dispose en le prêtant à un actionnaire de la compagnie, ce qui est contraire à la loi des compagnies, et que la compagnie peut acheter des actions d'une autre corporation, ce qui est absolument interdit? Il demande au Parlement de faire ce qui est défendu par la loi des compagnies. La compagnie n'a pas besoin de capital pour s'en servir immédiatement; elle est autorisée à émettre sept ou huit millions de capital dont elle n'aura pas l'emploi pendant un certain nombre d'années et dans cet intervalle elle est autorisée à faire de cet argent ce qui lui plaît sans s'occuper des désirs de la minorité des actionnaires.

M. OLIVER: J'insiste sur l'absolue nécessité, dans l'intérêt public, que ce bill contienne en toutes lettres le but indiqué par mon honorable ami. Ceux qui sont directement intéressés aux transports de la tête des lacs à la mer veulent savoir si l'intention du bill est d'augmenter les facilités de transport sur les lacs ou de restreindre la concurrence dans les transports. Cela pourrait être parfaitement clair avec un amendement introduit dans le bill. Si on ne le fait pas nous sommes tenus de supposer que l'intention du bill est de permettre à cette compagnie d'augmenter son capital de moitié, non pour accroître ses facilités de transport, mais pour acquérir des entreprises concurrentes et diminuer ainsi la concurrence sur les lacs dans l'intérêt immédiat de la compagnie.

M. MACKENZIE: J'ai entendu le premier ministre dire que cette législation était insolite et quelque peu extraordinaire. Ces paroles m'encouragent à insister pour faire supprimer complètement l'article 2 ou pour qu'il soit suffisamment défini de façon à ce que nous sachions exactement ce qu'il signifie. En vertu de cet article, les directeurs feront la loi eux-mêmes, et emploieront l'argent comme ils l'entendront. De plus on ne nous explique pas pourquoi on a besoin de cet argent. Je rappellerai seulement un précédent. En 1904 ou 1905, le Pacifique-Canadien a demandé l'autorisation d'augmenter son capital et l'honorable député de Toronto-ouest (sir Edmund Osler) a du fournir un compte détaillé des besoins pour lesquelles ces derniers étaient nécessaires. Cette compagnie n'est pas un chemin de fer, mais une compagnie analogue. Elle demande de l'argent pour développer ses entreprises, pour établir des terminus, pour acheter peut-être des navires et pour agrandir d'une façon générale ses affaires. Si ce qu'on a exigé du Pacifique-Canadien était bon, il en est de même pour cette compagnie et les détails devraient être fournis au Gouvernement et au comité.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

M. THOMSON: Monsieur l'Orateur, lorsque la Chambre a suspendu sa séance à six heures, je discutais la nécessité de faire disparaître cette question des discussions des parties politiques. De notre côté, quelques suggestions ont été présentées dans ce but, mais comme elle a été introduite dans le domaine de la politique par nos adversaires ils ne semblent pas très disposés à nous aider à l'en faire sortir. Aucune proposition que nous avons pu faire dans ce sens n'a été bien accueillie par la droite ou par les journaux qui defendent le Gouvernement.

Nous avons demandé que la Chambre soit dissoute et que le Gouvernement en appelle au peuple sur cette question. Nos adversaires ne paraissent pas accueillir favorablement cette idée. Je me propose de présenter une nouvelle suggestion pour voir si elle recevra leur approbation. Je conseillerai de référer directement la question au peuple par un plébiscite. Il me semble que bien que nous soyons très anxieux de référer la question au pays par le moyen d'une élection générale, l'autre moyen après tout peut être préférable. Ce serait du moins le meilleur moyen de connaître le désir actuel du public en général et ce serait un moyen aussi bon que possible pour soustraire cette question au domaine de la politique.

Personnellement, je suis partisan de la législation directe. Je sais bien qu'un grand nombre de députés des deux partis ne sont pas favorables à ce principe. On en disait autant d'un grand nombre de représentants dans d'autres parlements, mais on pourrait aussi en dire autant de tout mouvement en avant qui a été fait dans l'histoire mondiale. Il y a toujours eu quelqu'un pour s'y opposer, parmi les hommes les plus capables et les plus consciencieux du moment. Quoiqu'il en soit le monde marche et nos institutions politiques font des progrès: Pour moi, je voudrais que ce principe soit appliqué d'une façon générale. Je ne dis pas qu'on devrait le faire pour toutes les questions de législation que le Gouvernement ou un autre parti voudrait

référer au peuple, afin d'imposer au public la responsabilité qui pèse sur eux-mêmes. Je serais en faveur de l'application générale du principe. L'honorable député de York-sud (M. Maclean) se déclare aussi favorable au principe, mais, chose étrange, il ne veut pas qu'on l'applique dans un cas comme celui-ci. J'avoue ne pas comprendre cette attitude. Il ne veut pas que les questions qui peuvent mettre en jeu la sécurité du pays soient laissées à la décision du peuple et il ne donne aucune raison; il ne dit pas pourquoi il ne faut pas s'en rapporter au peuple pour assurer la sécurité du pays. Si cette question ne doit pas être soumise au peuple parce qu'elle touche à la sécurité du pays, l'honorable député de York-sud ne s'accorde pas avec son chef, car l'honorable premier ministre a déclaré que la politique permanente qu'il se propose d'adopter et qui est supposée être une politique ayant en vue la sécurité du pays, ne sera pas mise à exécution avant que les électeurs aient été appelés à se prononcer.

N'est-il pas curieux de voir le chef du Gouvernement dire que cette question qui touche à la sécurité du pays doit être soumise au peuple et d'entendre un de ses partisans invoquer le referendum pour les autres questions et n'en pas vouloir pour celle-ci. Je constate avec satisfaction que le premier ministre a plus de confiance dans le peuple que mon honorable ami, ou, pour m'exprimer autrement, je regrette de constater que l'honorable député de York ait si peu de confiance dans le peuple. Il lui arrive souvent de lui parler de sa confiance dans le peuple, mais il semble en manquer dans cette occasion. C'est cette question de la défense navale qui, plus que toute autre devrait être soumise directement aux électeurs.

Le principe de referendum est déjà en vigueur dans la plupart des provinces, en matières municipales. On peut avoir raison de dire que les questions de dépenses ordinaires, même si l'on adopte le principe de la législation directe, ne doivent pas être soumises au peuple, parce que le gouvernement, pour exister et pour administrer les affaires du pays, doit être autorisé à faire les dépenses courantes que nécessite l'administration. Dans le cas actuel, il ne s'agit pas d'un crédit ordinaire, mais bien d'une contribution extraordinaire et personne ne peut prétendre le contraire. C'est une dépense extraordinaire et exceptionnelle. Je ne vois donc aucune raison pour justifier la position de l'honorable député de York-sud. Je trouve, au contraire, d'excellentes raisons pour faire une exception dans le cas actuel. Personnellement je ne demande pas le renvoi direct devant le peuple de telle ou telle question; je préfèrerais voir le principe adopté d'une manière générale. Je n'ignore pas que beaucoup de membres de cette Chambre combattent cette doctrine, mais il me semble que sur cette question, toutes les objections devraient disparaître. Elle devrait être discutée et résolue en dehors de tout esprit de parti. Je n'ai aucun doute que tous les honorables députés qui m'entendent en sont intimement convaincus, bien que la manière dont nous agissons soit de nature à faire au contraire.

Je dis aussi qu'il s'agit d'une dépense tellement considérable que les contribuables ont le droit d'être consultés. Le referendum est le seul moyen que nous ayons de connaître le sentiment populaire. On m'objectera que le peuple peut faire connaître sa volonté aux élections générales; c'est ce moyen qui a été adopté à la dernière élection.

M. BLAIN: Qu'en pense l'honorable député de Renfrew (M. Graham)?

M. THOMSON: L'honorable député de Renfrew-sud n'est pas ici dans le moment et il peut parfaitement répondre lui-même.

M. BLAIN: Il a déclaré, dans ce même débat, qu'il est absolument opposé aux plébiscites.

M. THOMSON: L'honorable député de Renfrew-sud n'a qu'une voix dans cette Chambre. Si le parti ministériel était disposé à adopter la politique que je propose, l'honorable député de Renfrew-sud ne pourrait pas l'en empêcher. Mon honorable ami (M. Blain) n'a aucune inquiétude à avoir de ce côté; d'ailleurs, je n'ai aucun doute que mon honorable ami s'inquiète plutôt du sort de son parti que de l'opinion de l'honorable député de Renfrew-sud.

M. BLAIN: Je ne tiens pas à interrompre mon honorable ami; j'ai voulu simplement faire remarquer que l'honorable député de Renfrew-sud est opposé à une doctrine qu'il prétend être acceptée par tout le monde dans cette Chambre.

M. THOMPSON: Je n'ai pas dit qu'elle était acceptée de tous; mais je m'efforce de la faire accepter par tous, dans le cas spécial que nous occupe. Bien que nous puissions ne pas être en faveur du referendum, d'une manière générale, il me semble que nous pourrions faire quelques concessions, en vue d'élever cette question au-dessus de nos démêlés politiques. Je suis prêt à faire ma part. J'ai dit que nous étions tous désireux de solutionner cette question en dehors de tout esprit de parti, ou du moins, je le croyais. J'ai dit aussi qu'il s'agissait d'une dépense considérable et exceptionnelle et que la question devait être soumise directement au peuple, comme cela se pratique en matière municipale.

M. BURNHAM: Sous quelle forme la question devrait-elle être soumise?

M. THOMSON: Je n'ignore pas que l'honorable député de Peterborough est un véritable point d'interrogation vivant. Il ne

peut pas assurément, s'attendre à ce que je me substitue au Gouvernement pour rédiger la question que je voudrais faire soumettre au peuple. Je me contenterais d'aucune formule raisonnable que le Gouvernement voudrait adopter, pourvu qu'elle soit rédigée de manière à nous permettre de connaître l'opinion des électeurs.

M. BURNHAM: Mon honorable ami pourrait s'en rapporter au Gouvernement pour régler la question.

M. THOMSON: Je suis prêt à m'en rapporter au Gouvernement pour la forme à donner à la question. Mon honorable ami comprend-il?

M. BURNHAM: Parfaitement.

M. THOMSON: Les honorables députés de la droite font mine de prétendre que les électeurs sont avec eux sur cette question. Ils se sont aussi déclarés en faveur d'un appel au peuple sur la question de la défense navale et de la contribution. Ils sont presque unanimes sur ce point. Voici une excellente occasion qui se présente à eux, pour mettre en pratique la doctrine qu'ils prêchaient dans l'opposition. S'ils étaient sincères alors et s'ils sont réellement convaincus que le peuple est avec eux, j'espère qu'ils n'hésiteront pas à accorder le referendum. S'ils refusent ma proposition, la seule conclusion qu'on en pourra tirer, c'est qu'ils comprennent que le peuple n'est pas avec eux et que s'il était consulté il rejetterait le projet du Gouvernement avec une telle majorité, qu'il ne serait pas possible de le ressusciter.

L'hon. CHARLES MARCIL (Bonaventure): Monsieur l'Orateur, je suis certain que la Chambre regrettera de ne plus entendre d'orateurs de la droite sur cette question. Je suis le troisième député oppositionniste qui prend la parole, sans qu'aucun député de la droite ait pris part au débat. Ce n'est pas la procédure généralement suivie par le Parlement canadien et le Gouvernement s'apercevra bientôt de la nécessité de changer d'attitude, car le peuple exige que toutes les questions d'intérêt public soient discutées et étudiées à fond. Le silence ne fera pas avancer les projets du Gouvernement et de semblables tactiques ne sont pas dans l'intérêt public. Puisque personne de la droite n'a répondu aux discours qui ont été prononcés aujourd'hui par mes honorables amis de la gauche, je me trouve dans l'obligation de retourner un peu en arrière, pour refuter quelques-uns des arguments invoqués par les orateurs ministériels qui ont pris la parole dans les séances précédentes. Le 5 décembre dernier, lorsque l'honorable premier ministre a déposé le projet que nous discutons en ce moment et nous a communiqué le mémoire de l'amirauté, il a prononcé les remarques suivantes:

J'ai fait allusion à la difficulté qui se présente de trouver une base acceptable qui permettrait aux grandes colonies de recevoir et de revendiquer, en retour de leur coopération à la défense de la mère patrie, une voix proportionnelle dans la gestion et la direction de la politique étrangère....J'ai reçu l'assurance du gouvernement de Sa Majesté, qu'en attendant la solution définitive de la question des voix et de l'influence, il consentirait avec plaisir à la présence à Londres d'un ministre canadien pendant toute ou partie de l'année. Ce ministre serait convoqué régulièrement à chacune des réunions du comité de la défense impériale et il serait considéré comme un de ses membres permanents. Aucune démarche importante de la politique étrangère ne serait entreprise sans consulter ce représentant du Canada. Cela paraît être un pas important fait en avant en ce qui concerne nous-mêmes et le Royaume-Uni. Cela nous donnerait la possibilité d'être consultés et par conséquent cela nous procurerait une influence que nous n'avons pas possédée jusqu'à ce jour.

Les conclusions et les déclarations de la Grande-Bretagne en ce qui concerne les relations étrangères ne pourraient pas manquer d'acquérir une nouvelle force si l'on savait que la consultation et la coopération avec les colonies anglaises sont devenues une réalité.

Aucun esprit réfléchi ne peut manquer de comprendre que des questions très complexes et très difficiles à résoudre se présentent à ceux qui croient que nous devons trouver une base de coopération permanente dans la défense navale et que cette base doit accorder aux colonies d'outre-mer une voix proportionnelle dans la gestion et la direction de la politique étrangère.

Il eût été inutile de s'attendre, et en réalité nous ne sommes pas entendu à obtenir, dans l'espace des quelques semaines qui ont été à notre disposition l'été dernier, une solution définitive de ce problème qui est aussi intéressant que compliqué, qui touche de très près à la destiné future de l'empire et dont l'importance est plus grave encore pour les Iles-Britanniques que pour le Canada. Mais je conçois qu'il n'est pas impossible de le résoudre et quelle que soit la difficulté de la tâche, ce n'est pas le rôle de la sagesse ni de la science politique, de l'esquiver. Nous adressons donc aux hommes d'Etat d'Angleterre l'invitation d'étudier avec nous le problème réel de l'existence impériale.

Les dix ou vingt années qui vont suivre seront fertiles en grands résultats pour l'empire et il est absolument important que des questions de politique purement intérieure, quelqu'en soit l'urgence, n'empêchent aucun de nous de s'élever à la hauteur de cette grande discussion.

Voilà assurément le côté le plus important de la question qui nous occupe. La contribution de $35,000,000 au Trésor impérial pour concourir à la défense de l'empire n'est que secondaire. Le Canada, grâce à sa position privilégiée et aux énormes progrès accomplis depuis quelques années, serait parfaitement en état de verser

une somme de cette importance, si les circonstances l'exigeaient; mais ce n'est pas ce point que j'entends discuter pour le moment. Le premier ministre déclare lui-même que la grande question est celle de savoir comment nous pouvons coopérer à la défense de l'empire et préserver notre autonomie.

Avant d'entreprendre la discussion de ce côté de la question, je jetterai un rapide coup d'œil sur les circonstances dans les quelles la Grande-Bretagne a pris possession du Canada. Il se trouve que le modeste député de Bonaventure qui vous adresse en ce moment la parole est le descendant d'une famille française qui est venu s'établir au Canada avant que les Anglais en eussent pris possession et, de ce chef, j'éprouve un certain intérêt à traiter le sujet. Pendant de longues années, les Canadiens-français ont été les sujets fidèles de deux des plus grandes nations, la France et l'Angleterre. Ces deux pays, après avoir été des adversaires séculaires, sont maintenant alliés par une singulière coïncidence. Dans un temps où l'empire britannique, au dire de quelques-uns, est menacé par le nouvel empire allemand, l'Angleterre compte sur l'alliance de la France en cas de besoin.

M. Corbett, l'auteur de "L'Histoire de la guerre de Sept Ans", qui a eu pour conséquence de livrer le Canada à l'Angleterre, fait voir que des causes insignifiantes ont donné lieu à de grandes guerres qui ont modifié le sort des nations. Décrivant la nature et l'objet de cette guerre, Corbett dit:

> Une indiscrétion commise par le War Office a mis tous les ministres hors de leurs gonds et leur a fait croire que nous allons déclarer la guerre, ce qui est, je crois, la chose la plus éloignée de nos pensées. Ainsi, le 10 octobre 1757, le duc de Newcastle, premier lord de la trésorerie, sous George II, écrivit au marquis d'Albermale, notre ambassadeur à Paris. Les nouvelles les plus récentes d'Amérique étaient si graves que le gouvernement avait décidé de renforcer secrètement les garnisons coloniales et le War Office avait laissé ébruiter la chose. Albermarle fut chargé de représenter ces démarches comme ayant un caractère purement défensif et de faire tout en son pouvoir pour préserver la paix, tout en permettant au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour notre sécurité dans l'Amérique septentrionale. Newcastle terminait sa lettre en s'excusant d'avoir altéré la sérénité des relations diplomatiques en disant: "Nous sommes sur le bord d'un précipice et je suis certain que vous nous empêcherez d'y tomber si vous le pouvez; et je crois que vous le pouvez".
>
> Il est difficile de dire si Newcastle entrevit toute la profondeur du précipice ouvert à ses pieds, mais au fond de ce précipice gisait le drame poignant que George Washington avait déjà commencé dans l'obscurité des solitudes de l'Ohio et qu'il devait terminer triomphalement, à la face du monde, par sa déclaration d'indépendance.

La cause de la guerre franco-anglaise à cette époque, fut la publication de ce malheureux avis qui n'avait d'autre but que l'envoi de secours aux colonies anglaises de l'Amérique du Nord. A cette époque, les Français s'ingéniaient à trouver le moyen de compléter l'investissement des colonies anglaises, en comblant la lacune entre le lac Erié et le haut de la rivière Ohio. Le rêve impérialiste de la Gallissonnière avait été communiqué à Duquesne, le nouveau Gouverneur, et en 1754, ce dernier se rendit à l'endroit où est maintenant situé Pittsburg et construisit un fort en bois dont les ruines, dit-on, existent encore aujourd'hui. C'est là que de Beaujeu rencontra George Washington et lui infligea sa première défaite. Les descendants de de Beaujeu habitent encore la province de Québec. L'action mal avisée de Newcastle provoqua la guerre dans un moment où l'Angleterre et la France étaient en excellents termes; Corbett nous apprend qu'à ce moment, le ministre des affaires étrangères en Angleterre était très bien vu à la cour de France et continuait à envoyer des cadeaux à madame de Pompadour, qui exerçait une grande influence sur Louis XV. A tout événement, l'Angleterre envoya des troupes au Canada et prit possession du pays, dans des circonstances que nous connaissons tous.

Si la proposition de l'honorable premier ministre était adoptée, je considère qu'elle aurait pour conséquence immédiate de rouvrir toute la question constitutionnelle de nos relations avec la mère patrie. Plusieurs d'entre nous ont eu l'avantage de siéger dans cette Chambre du vivant de sir John Bourinot, qui fut greffier de la Chambre jusqu'à la date de sa mort, et qui a laissé de précieux ouvrages sur l'histoire constitutionnelle de ce pays. Dans un petit ouvrage intitulé "Comment le Canada est gouverné", sir John Bourinot expose ce que la population des colonies et la population d'Ontario et de Québec ont réussi à obtenir de l'Angleterre après une lutte de près d'un siècle. L'histoire de ces luttes dans Ontario et dans Québec nous est bien connue et je suis certain que personne dans cette Chambre, que personne parmi ceux qui veulent le bien du Canada, ne voudrait voir ces luttes recommencer. Après avoir sérieusement étudié la question, je suis convaincu que si nous acceptons cette association qui nous est proposée avec l'empire, nous ouvrirons de nouveau toute la question constitutionnelle et nous nous exposerons à recommencer les luttes du passé. Bourinot dit:

> Si on passe en revue le siècle qui s'est écoulé entre le traité de Paris, qui a cédé le Canada à l'Angleterre en 1763, et la conférence de Québec en 1864, on constate que les luttes livrées par les hommes d'état et le peuple de l'Amérique britannique du Nord ont obtenu de l'Angleterre, pour toutes les provinces, la concession des principes suivants sur lesquels repose tout notre édifice politique:

1. L'application durant la première période de l'histoire canadienne du principe de la tolérance religieuse et de l'égalité des cultes.
2. La garantie donnée aux Canadiens-français pour la conservation de leurs lois et de leur langue.
3. L'application de la loi criminelle anglaise dans les provinces françaises de même que dans les provinces anglaises.
4. L'établissement des institutions représentatives dans chaque province.
5. L'indépendance de la magistrature et sa complète isolation des influences et des démêlés politiques.
6. La juridiction absolue des provinces sur les recettes et les dépenses provinciales, au moyen de budgets annuels.
7. Le droit des législatures canadiennes de gérer leurs affaires locales, sans l'intervention des autorités impériales.
8. L'établissement des institutions municipales et, partant, un réveil de l'esprit public dans toutes les subdivisions des anciennes provinces du Haut et du Bas-Canada.
9. L'adoption de la doctrine anglaise concernant la responsabilité de l'Assemblée législative, en vertu de laquelle un ministère ou Conseil exécutif ne peut être maintenu que si ses membres occupent des sièges dans cette Assemblée et possèdent la confiance de la majorité des représentants élus par le peuple.

Je constate avec plaisir que ces doctrines de gouvernement constitutionnel prévalent encore dans la mère patrie et que les hommes d'Etat anglais d'aujourd'hui, dignes successeurs de ceux d'autrefois, qui connaissent les luttes livrées par le Canada pendant près d'un siècle pour obtenir les libertés qu'il possède, le reconnaissent dans le mémoire de l'amirauté qui nous a été communiqué:

L'amirauté se rend parfaitement compte de quel important secours matériel, et encore plus moral, le Canada peut lui être dans ses efforts pour maintenir la supériorité de la marine anglaise sur les hautes mers; mais elle juge nécessaire de se défendre du reproche de vouloir exercer, même de la manière la plus indirecte, une pression sur l'opinion publique au Canada, ou de chercher à influencer le Parlement canadien dans une question qui clairement ne regarde que le Canada.

Ce paragraphe est une reconnaissance du principe que, non seulement en matières locales, mais aussi en matières impériales, toute décision prise par ce Parlement sera prise sous sa propre responsabilité et après mûre réflexion. Nous sommes ici les représentants d'un pays prospère qui se développe rapidement; nous représentons des hommes de différentes religions et de différentes nationalités; nous sommes tous sujets britanniques dévoués au roi, mais nous sommes avant tout dévoués au Canada, notre patrie. Parmi ceux qui m'entendent, il n'y en a pas un qui hésiterait un instant à voter cette contribution de $35,000,000, s'il était convaincu dans son âme et conscience que cette contribution est réellement nécessaire ou même utile, pour le maintien de l'intégrité et de la suprématie de l'empire. Nous offrons malheureusement aujourd'hui le spectacle d'une population divisée sur une question qui devrait nous trouver unanimes. Cette division est regrettable parce que l'adoption de cette résolution par une majorité de la Chambre, qu'elle soit forte ou faible, en amoindrira considérablement la valeur aux yeux des étrangers et aux yeux de l'empire. Dans une question de cette nature, il est très regrettable que la Chambre ne soit pas unanime, comme elle l'était en 1909, lorsque nous en avons été saisis pour la première fois par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Ce n'est pas l'opposition qui doit porter la responsabilité de cette division. Tout le monde se rappelle ce qui a eu lieu au mois de mars 1909, à l'époque de la panique allemande, et je n'ai pas à y revenir.

Je demande la permission de citer un autre paragraphe du même auteur pour démontrer quelle est la doctrine définitivement acceptée au Canada et reconnue par les autorités impériales. A la page 66 il est dit:

C'est un principe fondamental de la constitution anglaise que sous le gouvernement anglais le peuple ne peut être taxé qu'avec son consentement, exprimé par ses représentants, dans la forme prescrite par la loi.

Bien que n'ayant pas l'honneur d'appartenir à la profession légale, je maintiens respectueusement qu'une proposition comme celle que nous discutons en ce moment n'est pas prévue par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord; que le Gouvernement du jour n'a reçu aucun mandat du peuple sur cette question; que le Parlement n'a aucune autorité de prendre $35,000,000 des deniers du peuple et les employer à l'entretien de navires de guerre dans la mer du Nord ou ailleurs.

L'Acte britannique de l'Amérique Britannique du Nord autorise le Parlement canadien à organiser la défense militaire et maritime du pays. Mais la défense du pays ne va pas au delà des frontières du Canada. Autrefois le parti conservateur, sous la direction de sir George Etienne Cartier, a organisé la défense sur terre. Le chef actuel de l'opposition a été le premier homme d'Etat canadien à entreprendre l'organisation de la défense maritime du pays. Son absence de la Chambre ce soir me permet de parler plus librement de l'œuvre qu'il a accomplie et je ne crains pas de dire que l'on reconnaîtra plus tard, si on ne l'admet pas dès à présent, que par son attitude sur cette question, il a tracé la voie. Bien que par la nationalité, il soit d'une origine différente de celle de la majorité de la population de ce pays, on n'oubliera jamais les services qu'il a rendus au Canada et à l'empire, lors de la guerre des

M. MARCIL (Bonaventure).

Boers et aussi en 1909, lorsqu'il a fait adopter sa résolution à l'unanimité, par le Parlement canadien.

Depuis que le Canada est devenu une possession de l'Angleterre, nous avons passé par différentes phases.

Au cours de tout un siècle il nous a été donné d'éprouver les effets de constitutions différentes les unes des autres et cela, dans une mesure dont ne fait mention l'histoire d'aucun autre peuple. Nous avons eu d'abord le Régime militaire suivi de l'Acte d'Union qui lui-même a fait place à celui de la Confédération. Chacune de ces constitutions l'emportait sur la précédente au point de vue de l'amélioration réelle. La Confédération s'est opérée, ainsi que nous le savons tous, pour deux raisons principales: on voulait, en premier lieu, grouper ensemble les colonies de l'Amérique britannique du Nord dans un but de défense à à un moment où les possessions britanniques dans cette partie du monde se trouvaient exposées à l'invasion du côté de la grande République dont les frontières bornent les nôtres au sud. Ce n'était pas la première fois que l'autorité britannique en ce pays se trouvait menacée. Si nous remontons à 1776, nous constatons que les Américains ont envahi le territoire qui forme aujourd'hui la province de Québec et qui représentait alors presque tout l'ancien Canada; ils ont fait à la population de cette partie du pays les promesses les plus alléchantes pour l'engager à se joindre à eux sous le drapeau de la République qui flottait au vent dans les colonies américaines du Sud. La vérité—que la population de langue anglaise ne devrait jamais oublier—la vérité, c'est que, tandis que les colons anglais se révoltaient dans treize des colonies de l'Amérique du Nord, la Providence remettait aux Canadiens-français, à ces descendants des premiers pionniers du sol, la solution du problème de savoir si l'autorité britannique devait ou non disparaître de cette partie de l'Amérique du Nord. Ils sont demeurés les fidèles sujets de la couronne d'Angleterre, en dépit des cajoleries de Franklin et de Carroll, malgré les promesses alléchantes de Rochambeau et de d'Estaing, nonobstant tous les efforts tentés auprès de leur clergé et de leurs chefs par les officiers de l'armée américaine eux-mêmes après la prise de Montréal. Ce fut peine perdue, puisque le commandant de l'armée d'invasion fut défait et expira sous les murs de Québec, ce qui mit fin à la première invasion du Canada par les Etats-Unis.

Même tentative et même insuccès en 1812. L'on vit alors dans le comté de Châteauguay 300 Canadiens-français, conduits par de Salaberry, combattre avec succès 7,000 Américains, victoire qui, unie à celle que Brock remporta à Queenstown, maintint complète l'intégrité du drapeau britannique sur ce continent.

Nous pouvons donc dire avec raison à l'Angleterre aujourd'hui que, s'il est vrai que ce pays continue à faire partie de l'empire britannique, c'est parce que ses premiers habitants ont compris que sous les plis du drapeau britannique ils trouveraient tout ce qu'ils pouvaient désirer au point de vue de la liberté de conscience, à celui du progrès et à celui de la sécurité commune. J'estime donc qu'il n'était pas nécessaire pour l'amirauté, en communiquant un document officiel de cette nature—et l'on doit se rappeler que l'amirauté est une institution humaine—de s'adresser en ces termes à un pays comme le Canada.

Quelle que soit la décision à laquelle en arrive le Canada en cette circonstance exceptionnelle, la Grande-Bretagne ne faiblira en aucune circonstance à son devoir envers les cocolonies autonomes que la couronne possède au delà des mers.

Elle a pu jusqu'à présent seule et sans aucune aide faire face aux coalitions les plus formidables et elle est encore capable, grâce à une politique sage et à des efforts constants, de surveiller et de défendre les intérêts primordiaux de l'empire.

En ma qualité de Canadien, j'affirme que jamais nous n'avons nourri le dessein d'abandonner à l'Angleterre seule la défense du Canada. Nous sommes prêts, ainsi que nous l'avons toujours été, du reste—tel qu'en fait foi notre histoire de tout un siècle et tel que nous n'hésitons pas à le démontrer à l'occasion—à nous lever et à défendre l'empire et à assumer notre part complète dans cette tâche. La seule question qui reste à régler est celle de savoir comment nous pouvons le mieux assurer cette fin.

Avant de discuter les aspects réels de cette question, je demanderai à la Chambre de m'accorder quelques instants d'attention dont je profiterai pour faire deux ou trois extraits de discours prononcés par des chefs du parti conservateur, par ces hommes qui furent les véritables géants du parti auquel est confiée aujourd'hui l'administration des affaires du Canada, à seule fin d'établir l'état de choses qui concourut à l'établissement de la confédération de l'Amérique britannique du Nord. Les trois hommes dont je veux citer l'opinion sont sir John A. Macdonald, sir Georges Etienne Cartier et A. T. Galt. Ils vont nous dire en quelques mots la nature des responsabilités que nous avons assumées lors de la confédération, celle des relations qui existaient alors entre le Canada et l'Angleterre et ce que cette dernière nous a donné par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Je rappelle tout cela dans le but de faire saisir toute l'importance qu'il y a pour nous de tenir compte de ces grands principes. La question du vote de ce crédit n'est relativement que secondaire. Il est certains principes qui ont présidé à la formation de ce Dominion tel qu'il existe

aujourd'hui; c'est aux amis de ce Dominion, aux amis de toutes les colonies autonomes, aux amis de tout l'empire, enfin, que je veux soumettre les opinions qu'entretenaient les colosses du parti conservateur, pour démontrer, avant qu'il ne soit trop tard, que ce que l'on tente aujourd'hui d'accomplir n'est pas dans l'intérêt de l'empire britannique et n'a aucun rapport avec le maintien de l'autorité britannique dans cette partie du continent américain. Profitons des enseignements de l'histoire. Nous savons ce qu'il est advenu dans les colonies de l'Amérique du Nord lorsque le gouvernement impérial a voulu intervenir dans leurs affaires. La diplomatie britannique a appris beaucoup de choses depuis ce temps-là; le paragraphe de ce mémoire que j'ai eu l'honneur de vous citer indique qu'on ne veut pas exercer de pression sur le Canada—et c'est bien là ce qui arrive—mais que nous avons pleine et entière liberté de discuter cette question. En présentant le projet de la confédération du Canada, sir John A. Macdonald a dit, tel que rapporté aux débats qui ont marqué ce changement de régime politique:

Je sais que l'Angleterre tient à ses colonies et que son peuple serait très chagrin de les perdre; mais si, après mûre délibération, la population de l'Amérique-Britannique du Nord déclarait qu'elle juge de son intérêt de se séparer de la métropole, telle est grande la générosité du peuple anglais, qu'il ne ferait rien, malgré son désir de conserver ces colonies, pour nous contraindre à rester sujets de la couronne britannique; et si, à la conférence, nous en fussions venus à cette conclusion qu'il y allait de l'intérêt de ces provinces qu'une séparation eût lieu, je suis convaincu que Sa Majesté et le parlement impérial eussent consenti à cette séparation. Nous avons alors reconnu l'opportunité de faire une déclaration distincte de notre opinion sur ce point, et d'énoncer dès le début de nos négociations, que "le pouvoir du gouvernement exécutif résiderait dans le souverain du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Et il ajoute:

Pas un n'exprima le désir de rompre avec la Grande-Bretagne.

C'est encore le même désir qui prévaut au Canada. Le premier ministre de ce temps-là, sir Etienne-Paschal Taché a prononcé un mot que répète l'homme, la femme et jusqu'à l'enfant qui habite ce pays, lorsqu'il a dit que le dernier coup de canon qui sera tiré pour la défense du lien qui unit le Canada à la Grande-Bretagne le sera par un Canadien-français.

Sir John dit de plus :

Pas un n'exprima le désir de rompre avec la Grande-Bretagne et de ne pas continuer notre allégeance à Sa Majesté; personne ne fit de proposition en faveur de l'une ou de l'autre des provinces qui pût, en aucune manière, tendre à briser les liens qui nous unissent à la métroople. Il nous était impossible de ne pas savoir que le Canada serait, par sa position, exposé à toutes les horreurs d'une guerre qui se déclarerait entre l'Angleterre et les Etats-Unis,—et cela sans que nous pussions avoir aucun contrôle que ce fût sur les causes qui l'auraient fait éclater, et, cependant, tous exprimèrent hautement l'avis qu'il valait mieux subir cette calamité que de se séparer de la métropole.

M. MARCIL (Bonaventure).

Libéral je suis et c'est de cette qualité que je me prévaux pour parler au nom de mes compatriotes qui appartiennent à ce parti et pour proclamer que, bien qu'il se soit écoulé quarante-six années depuis que ces paroles furent prononcées pour la première fois par le grand chef du parti conservateur, les sentiments du peuple canadien sont demeurés les mêmes. Nous voulons rester sujets britanniques; nous demandons que le Parlement canadien et que le peuple de ce pays restent les maîtres de leurs propres destinées. Nous entendons résoudre nous-mêmes les problèmes sur lesquels nous possédons mieux que l'électeur et même mieux que le parlement anglais, qualité pour nous prononcer. Quant à la solution de la question importante qui est maintenant soumise à la Chambre, je risque l'avis qu'on ne saura la régler qu'après avoir fourni au peuple de ce pays l'occasion d'exprimer ce qu'il réclame de ses mandataires. Le très honorable premier ministre est animé d'un grand désir de faire quelque chose pour l'empire, cela est certain; il montre autant d'empressement presque à nous engager à prendre part à tout ce qui se rattache à la politique étrangère de la Grande-Bretagne. Comprend-il parfaitement ce que cela signifie pour un pays de peu d'importance comme l'est le Canada—faible, en effet, si on le compare à la Grande-Bretagne—que d'avoir son mot à dire dans la politique étrangère de la Grande-Bretagne? Nous savons tous qu'il existe à l'heure qu'il est des centaines de traités qui lient la Grande-Bretagne—et nous-mêmes dans le cas de quelques-uns, bien que l'interprétation que fournissent les autorités impériales soit à l'effet que nous pouvons nous débarrasser de ces conventions—et qu'il serait ridicule de vouloir appliquer à notre cas. La simple mention de quelques-uns de ces traités nous jette dans un monde de pensées. Je puis en mentionner quelques-uns—non des traités relatifs à des relations commerciales dont nous ne subissons pas le contre-coup, mais des traités de nature politique. On ne semble pas imaginer combien grande est la responsabilité de la politique étrangère de la Grande-Bretagne et combien également sérieuse est celle de prendre part à la préparation de cette politique. M Gibson Bowles a fait un tableau qui va jusqu'à 1900 des obligations encourues par la Grande-Bretagne par les traités qu'elle a conclus. Les voici:

Elle s'est portée garante que la Belgique formera un état indépendant et neutre pour toujours.

Elle a assumé l'obligation, au cas d'une attaque par un envahisseur, de protéger Chusan et ses dépendances.

Elle a garanti que le Grand Duché de Luxembourg formera à l'avenir un état neutre pour toujours.

Elle a garanti l'intégrité et la perpétuelle neutralité de la Suisse.

Elle a garanti, contre la Russie, les territoires de la Suède et de la Norvège.

Elle s'est portée garante de l'indépendance et de l'intégrité territoriale de l'empire Ottoman.

Elle a garanti les institutions monarchiques et constitutionnelles de la Grèce indépendante.

Elle a spécialement garanti contre la Russie toutes les possessions ottomanes de l'Asie.

Et plus spécialement et plus fréquemment la Grande-Bretagne a assuré à son plus ancien allié, le Portugal....la protection de ses anciennes colonies appartenant à cette puissance.

Le très honorable premier ministre nous demande d'être partie à l'étude de relations d'une nature aussi vaste et aussi mondiale, pourrais-je dire. Le Canada aura-t-il son mot à dire dans l'orientation de la politique étrangère de la Grande-Bretagne de par le monde entier? Est-ce bien là la tâche que nous allons entreprendre? Est-ce là la récompense que nous recevrons en retour de notre contribution de $35,000,000? J'espère que le très honorable premier ministre n'a pas cette intention, parce que, si les sessions sont longues au point de durer six mois, je crains fort que douze mois du calendrier ne suffisent pas à l'étude sérieuse de ces problèmes. J'aimerais que nous fussions tous unanimes ici lorsqu'il s'agirait pour ce Parlement et pour le peuple canadien de faire quelque chose pour l'empire, si cela était possible. Il y a trois ans, nous entretenions le même avis sur cette question. Je n'ai pas eu l'avantage de me prononcer alors par mon vote, mais il m'a été de le soumettre au vote des membres de cette Chambre. J'ai l'avantage, si ce n'est pas un désavantage, d'être le seul député qui siège en ce Parlement et qui faisait partie de l'ancienne Chambre qui n'a pas été appelé à parler ou à voter en faveur ou contre la marine de guerre, pour la simple raison que j'occupais alors le poste élevé que vous détenez maintenant, monsieur l'Orateur, avec tant d'éclat pour la Chambre et pour vous-même. Je tiens à faire bien comprendre qu'en tant que je suis concerné, je ne suis pas prêt à accepter une politique comme celle-ci, car mes électeurs ne m'ont donné nul mandat pour me prononcer dans un sens favorable à la mesure qui nous est soumise. En m'élisant, ils ont voulu me permettre de m'occuper des questions qui intéressent le Canada et ses habitants; mais quant à garantir la neutralité de royaumes d'au delà les mers, à me mêler aux affaires de l'empire ottoman, ou à celles de la Perse ou de l'Abyssinie, par exemple, je refuse jusqu'à présent de prendre position. Me faisant le porte-parole de mes électeurs, je suis prêt à accomplir ce qui est juste pour le maintien du régime britannique au Canada. Mais, si nous sommes partisans de cette dernière doctrine, je tiens—et je sais que je remplis en cela mon devoir—à ce que les droits de notre peuple soient encore garantis par notre constitution seule, car toute ingérence de la part du gouvernement de la Grande-Bretagne ne pourrait qu'occasionner le renouvellement en ce vingtième siècle des désastres qui ont malheureusement marqué le dix-huitième siècle. L'expérience a profité au gouvernement britannique et ce dernier ne viendra pas nous demander d'accomplir tel ou tel acte; nous resterons les maîtres de nos actions. Il nous reste à décider si le projet soumis par le Gouvernement permettra aux intéressés de résoudre la question, ou s'il ne vaudra pas mieux en arrêter un autre.

J'ai promis de citer des extraits de discours prononcés par trois chefs conservateurs. J'ai commencé par sir John A. Macdonald, parce qu'il fut le grand artisan de la Confédération. Comme il y a avantage de relire parfois l'histoire! On a entendu dire lorsque le chef de la gauche aujourd'hui, de concert avec le chef de l'opposition d'alors, avait décidé la création d'une marine de guerre canadienne, que c'était assurément un pas de fait vers la séparation d'avec la Grande-Bretagne. N'est-il pas extraordinaire que sir John A. Macdonald ait dû répondre à un argument de cette nature, lorsqu'il a soumis son projet de Confédération et qu'on lui ait dit alors que c'était là faire un pas vers l'indépendance du Canada? S'il nous faut répondre, chaque fois que nous faisons un pas en avant, à l'affirmation que ce dernier conduira à la séparation du Canada de l'empire britannique, remontons l'horloge, regardons en arrière et revenons aux anciens jours alors que le Canada n'était qu'une province administrée par un gouverneur militaire que lui envoyait la Grande-Bretagne. Sir John a dit:

> Quelques-uns ont prétendu—mais leur argument n'est pas des plus plausibles—que ce projet de confédération était un pas vers l'indépendance, vers une séparation de la mère patrie. Je n'ai aucune crainte de ce genre. Je crois qu'à mesure que nous croîtrons en richesse et en force, l'Angleterre sera moins disposée à se séparer de nous que si nous nous affaiblissions et que nous fussions sans défense. Je suis fermement persuadé que d'année en année, c'est-à-dire à mesure que nous augmenterons en force et en population, l'Angleterre jugera mieux des avantages que lui vaudra son alliance avec l'Amérique britannique du Nord.

Ces paroles tombées des lèvres d'un homme d'Etat devraient faire l'objet d'une sérieuse méditation, surtout lorsqu'il s'agit d'en arriver à une décision aussi hasardeuse

que celle à laquelle on nous demande de prendre. Lisons un peu plus loin:

Lorsqu'au lieu de trois et demi nous compterons sept millions, chiffre que nous atteindrons avant que bien des années ne s'écoulent, il n'est guère présumable que nous serons plus qu'aujourd'hui disposés à rompre avec l'Angleterre. Est-ce qu'autant que nous le sommes aujourd'hui, ces sept millions ne seront pas désireux de conserver leur allégeance à la reine et leur alliance avec la métropole? Est-ce que la réunion du peuple des Provinces maritimes au nôtre pourrait avoir l'effet pour nous de diminuer le désir de rester attachés à la mère patrie? Le peuple du Canada de l'Est et de l'Ouest est vraiment loyal.

Telles étaient les paroles d'un homme d'Etat. Il les prononçait après qu'il eût essayé de gouverner ce pays en laissant une province administrer les affaires publiques aux dépens de l'autre; après un malentendu qui avait existé des années et des années entre la province de l'Ontario et celle de Québec; après la crainte d'une invasion par les colonies américaines, à un temps où ce grondement du canon dont a parlé le très honorable premier ministre se répercutait, non pas dans les Balkans, mais à quelques centaines de milles seulement de l'endroit où nous délibérons maintenant sur une situation dont la gravité s'impose à tous. Des représentants du peuple ont déclaré alors que la confédération des colonies de l'Amérique du Nord signifiait une alliance avec l'Angleterre, l'alliance d'une nation avec une autre nation.

Si je comprends bien le désir de la Chambre, étant donné que celle-ci ne se réunit pas demain, que la séance soit levée à bonne heure afin de permettre aux honorables députés qui désirent quitter la capitale de réaliser cet espoir, je proposerai, avec votre permission, monsieur l'Orateur, que le débat soit suspendu.

(La motion est adoptée et la séance est levée à dix heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 6 février 1913.

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

1re LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 117), déposé par M. Aikins, concernant la compagnie du chemin de fer canadien de l'Ouest;

Le 2e (n° 118), déposé par M. Clark (Bruce), concernant la compagnie impériale de traction;

Le 3e (n° 119), déposé par M. Macdonell, concernant la Prudential Trust Company. à responsabilité limitée.

M. MARCIL (Bonaventure).

QUESTIONS.

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

M. l'ORATEUR: Le représentant d'Antigonish (M. Chisholm) a dit l'autre jour qu'une question qu'il avait posée et qui était restée sans réponse avait été rayée du Feuilleton. Informations prises, je constate qu'on a répondu à la question et que, par conséquent, c'est à bon droit que celle-ci ne figure plus au Feuilleton.

M. CHISHOLM (Antigonish): On a répondu que le Gouvernement a mis la question à l'étude, ce qui n'est pas une réponse.

M. l'ORATEUR: Un ministre a le droit de répondre de cette manière, et la réponse donnée dans le présent cas est souvent donnée par des membres du ministère.

INSPECTIONS DES HOMESTEADS.

M. KNOWLES demande:

Au cours des mois de juin et de juillet 1912, combien d'inspections ont été faites par les inspecteurs de homesteads Shields, McLaren, Erratt et Rathwell, respectivement?

Par M. Shields, 25; par M. McLaren, 34; par M. Erratt, 47; par M. Rathwell, 72.

L'ENQUETE SUR LE SERVICE DE LA REDACTION DES LOIS.

M. WILSON (Laval) demande:

1. Le rapport de la Commission royale nommée pour examiner les affaires du département de la rédaction des lois de la Chambre des communes a-t-il été reçu? Dans l'affirmative, quand et par qui?

2. Quelles sont les personnes qui formaient cette commission et quelles étaient leurs instructions?

3. Qu'est-ce que la commission a décidé et quelles recommandations a-t-elle faites?

4. Le Gouvernement a-t-il pris quelque mesure en conséquence?

5. Le Gouvernement se propose-t-il de déposer le rapport de la commission ou tous autres documents s'y rattachant sur le bureau de la Chambre? Si non, pour quelles raisons?

M. BORDEN:

M. Adam Short, de la commission du service civil, et M. W. D. Hogg, C.R., d'Ottawa, ont fait une enquête. Leur rapport est à l'étude. De nouveaux renseignements seront communiqués à la Chambre plus tard.

LOUIS LAVOIE.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. M. Louis Lavoie, de Saint-Pascal, comté de Kamouraska, est-il à l'emploi du département de l'Agriculture ou de tout autre département?

2. Dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions, quels sont ses appointements et qui a recommandé sa nomination?

M. CODERRE:

1. M. Louis Lavoie, de la Rivière-du-Loup, est à l'emploi du département des Chemins de fer et des Canaux, sur l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup.

2. Surveillant supplémentaire de la voie; ses appointements sont de $1.70 par jour et il a été recommandé par le Dr Luc Lebel.

TERRES FEDERALES A PRINCE-ALBERT.

M. MARTIN (Regina) demande:

1. La moitié nord du ¼ S.-O. de la section 8, township 49, rang 26, à l'ouest du second méridien, formait-elle partie d'une réserve forestière?

2. S'il en est ainsi, a-t-elle été en aucun temps disponible pour des fins de concession agricole et à quelle date a-t-elle été déclarée ainsi disponible?

3. A-t-on donné avis que cette terre pouvait être acquise à titre de homestead? Si avis a été donné, quelle était la nature de l'avis?

4. Qui a demandé la concession de ce terrain, et à quelle date?

5. Le Gouvernement, ou l'un quelconque de ses membres, a-t-il donné à l'agent des terres fédérales à Prince-Albert instructions d'accepter de quelqu'un en particulier une demande en concession de ce terrain?

6. Le Gouvernement sait-il que ce lopin de terre fait partie de la cité de Prince-Albert?

7. Un titre définitif de concession de ce terrain a-t-il été délivré? Dans l'affirmative, à quelle date et en faveur de qui?

M. ROCHE:

1. Non. Il était compris dans des terres réservées par le département dans le dessein de les inclure dans une réserve forestière; mais, plus tard, on a constaté que ce lopin de terre et d'autres situés le long de la limite méridionale de la réserve projetée étaient de bonnes terres arables et on les a mis de côté avant l'établissement de la réserve.

2. Oui; en mars 1909.

3. Non.

4. Arthur Donaldson, le 16 d'avril 1912.

5 et 6. Non, en ce qui concerne les archives du département de l'Intérieur.

7. Oui, le 19 de novembre 1912. En faveur d'Arthur Donaldson, de Prince-Albert (Saskatchewan).

TERRES FEDERALES DE MOOSEJAW.

M. KNOWLES demande:

Combien d'inspections ont été faites au cours des mois de juin et juillet 1912, par l'inspecteur de homesteads Miller, de l'agence des terres fédérales de Moosejaw?

M. ROCHE: 33.

BACS TRANSBORDEURS DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) demande:

1. Un contrat a-t-il été signé pour la construction d'un bac à vapeur pour transporter les trains entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme?

2. Dans l'affirmative, quels sont les entrepreneurs, et où sera construit ce steamer?

3. Quelle sera sa force nominale en chevaux-vapeur?

4. Combien de soumissions ont été reçues et quel était le montant mentionné dans chaque soumission?

5. Quel est le montant mentionné dans la soumission acceptée, et quel sera le coût du steamer quand il sera terminé et prêt pour le service?

6. Quand le service commencera-t-il?

7. Un marché a-t-il été passé pour la construction des jetées nécessaires? Dans la négative, pourquoi?

8. Les plans, devis et estimations des jetées ont-ils été établis?

9. Dans l'affirmative, quand ces jetées seront-elles construites, et quel est le coût estimatif de chacune?

10. La largeur de la voie du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard a-t-elle été fixée? Dans l'affirmative, les plans, devis et estimations des travaux ont-ils été établis et quel en est le coût estimatif?

11. Quand seront commencés les travaux pour établir la largeur de la voie et quand seront-ils terminés?

12. Des soumissions seront-elles demandées pour ces travaux, ou seront-ils exécutés en régie sous la direction du département?

M. COCHRANE:

1. Un décret du conseil a été rendu le 9 de janvier 1913 adjugeant l'entreprise du service projeté de bacs transbordeurs, et on on prépare le contrat.

2. L'entreprise a été adjugée, à sir W. G. Armstrong, Whitworth & Company, de Newcastle-on-Tyne (Angleterre) à leurs usines.

3. Force nominale 7,000 chevaux-vapeur en tout.

4. Quatre: (a) Sir W. G. Armstrong, Whitworth et Cie, Angleterre, £138,000 sterling. (b) Canadian Vickers, limitée, Londres, Angleterre. deux soumissions: la première, £112,480 sterling; la deuxième, £110,700 sterling; (c) Swan, Hunter & Wigham Richardson, limitée, Wallsend-on-Tyne, Angleterre, £140,000 sterling.

5. Montant de la soumission acceptée: £138,000 sterling.

6. On s'attend que le service commencera au cours de l'année 1914.

7. Non; mais les plans, devis et coût estimatif sont en préparation.

8. Non.

9. Répondu sous les nos 7 et 8.

10. Le Gouvernement s'en occupe.

11. La question est à l'étude.

12. La question est à l'étude.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) demande:

1. Sera-t-il nécessaire de faire du dragage de chaque côté du détroit de Northumberland pour les fins du service de bacs à vapeur entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme?

2. Dans l'affirmative, quelle sera la quantité de dragage à faire et quel en est le coût estimatif?

M. COCHRANE:

1. Oui. Il faudra du dragage.

2. Les plans, devis et coût estimatif du service projeté de bacs transbordeurs ne sont pas établis.

UNIFORMES D'HIVER DES EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

*M. EMMERSON demande:

1. Les employés sur les convois de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard ont-ils reçu leurs uniformes d'hiver? Si ces uniformes n'ont pas été fournis à tous les employés, une certaine classe d'entre eux les a-t-elle reçus? Dans la négative, quelle est la cause du retard?

2. A-t-on demandé des soumissions pour la fourniture de ces uniformes? Dans l'affirmative, quels sont ces soumissionnaires, et quel est le prix de chaque soumission?

3. Si des contrats n'ont pas été donnés à la suite de soumissions publiques, les achats ont-ils été faits par arrangements particuliers, et avec quelles personnes et à quels prix pour les différentes divisions respectivement?

4. Les chefs de trains et percepteurs de billets ont-ils reçus leurs uniformes d'hiver? Dans l'affirmative, de qui et à quel prix ont-ils été achetés?

5. Les conducteurs de chemins de fer ont-ils reçus leurs uniformes d'hiver? Dans la négative, quelle est la cause du retard?

M. COCHRANE:

1. Les employés des trains comprenant les conducteurs de wagons-salons, de wagons-lits et de wagons-restaurants, les garçons de wagons-lits, les serre-freins et les vendeurs de magazines et journaux n'ont pas encore reçu leurs uniformes d'hiver ordinaires. Vingt-huit sur les cinquante-quatre conducteurs et garçons de wagons-salons, wagons-restaurants et wagons-lits les ont reçus. Le délai dans la livraison des autres uniformes, que les entrepreneurs nous promettent de livrer la semaine prochaine, est dû en partie au retard dans la réception du drap pour ces uniformes, et en partie aux tailleurs eux-mêmes.

2. La serge pour les uniformes a été achetée de Mickleborough, Muldrew et Compagnie, Toronto, aux prix suivants: Serge pour les uniformes de serre-freins, $1.75 la verge; serge pour les uniformes de conducteurs de trains, de constables, de vendeurs de magazines, de même que pour les conducteurs et garçons de wagons-restaurants, wagons-salons et wagons-lits, $2.75 la verge; La confection de ces uniformes a été accordée aux personnes désignées dans la liste des soumissions ci-jointes.

3. La confection des uniformes pour les employés de l'Intercolonial à l'est et à l'ouest de Moncton a été accordée à Roop et compagnie, Truro, l'offre de J. A. Ferland, Québec, pour la confection des uniformes des employés au nord de Moncton a été acceptée; et pour la confection des uniformes des employés du chemin sur l'île du Prince-Edouard, l'offre de George McQuaid, a été acceptée.

4. Treize sur les dix-huit vendeurs de magazines et de journaux ont reçu leurs uniformes. Ces uniformes ont été confectionnées par Roop et Compagnie et J. A. Ferland, aux prix indiqués dans la réponse n° 2.

5. Un petit nombre des conducteurs ont reçu leurs uniformes; les tailleurs ont promis qu'ils livreraient le reste la semaine prochaine. Les retards sont dus en partie au fait que le drap n'a pas été reçu dans le temps voulu, et partie à la faute des tailleurs eux-mêmes, auxquels on a été obligé de renvoyer quelques uniformes qui n'étaient pas faits suivant les conditions du marché.

CANAL CHAMBLY.

M. DEMERS demande:

1. A la session de 1910-1911, quelle somme a été votée par le Parlement pour le macadamisage du chemin public longeant à l'ouest le canal Chambly, dans les comtés de Saint-Jean et d'Ibrville?

2. Quel montant sur cette somme fut ainsi dépensé pendant l'année 1911?

M. COCHRANE:

1. Chiffre du crédit, $16,000.00.

2. Somme dépensée, $15,237.04.

APPROVISIONNEMENTS DE LA FORCE PERMANENTE.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Quels sont les fournisseurs de la troupe permanente de milice à Halifax pour les articles suivants: Bacon, marmelade, et beurre, du 1er avril 1912 au 1er avril 1913, et quels sont les prix payés pour ces produits respectifs?

M. HUGHES:

1. Les fournisseurs du beurre sont MM. Smith & Proctor, Halifax, aux prix suivants: beurre de ferme, 24 cents la livre; beurre de fabrique, 27 cents la livre. Ces prix sont pour le beurre en morceaux d'une livre ou en boulettes moulées. Les fournisseurs du bacon sont MM. Davis et Fraser, Halifax; les prix sont: bacon à déjeuner, 15 cents la livre; petit salé, 10 cents la livre. Le fournisseur des marmelades est E. D. Smith, Winona, Ontario, à 63 cents la boîte de 7 livres.

COMMISSION D'ENQUETE SUR L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE.

M. COCKHUTT demande:

1. Le rapport de la commission royale de l'enseignement technique est-il prêt?

2. Sera-t-il bientôt soumis à la Chambre?

M. CROTHERS:

Le président de la commission m'apprend que le rapport n'est pas encore terminé, mais le sera probablement dans les premiers jours du mois prochain.

RECLAMATIONS DES PECHEURS DE PHOQUES.

M. SINCLAIR demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'indemniser les personnes intéressées dans les pêcheries de phoques à fourrure au large des côtes de la Colombie-Anglaise et dans les eaux de l'océan Pacifique pour les pertes qu'elles ont subies par suite de la prohibition de la pêche du phoque à fourrure?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de nommer une commission pour examiner et fixer le chiffre de la compensation?

M. HAZEN:

1 et 2. Ces questions sont à l'étude.

3. Nous n'avons reçu aucune réclamation.

DROITS DE PECHE SUR L'ILE DE LA BATAILLE.

*M. McCOIG demande:

1. Quelle est la date du rapport des arbitres fixant la valeur annuelle des droits de pêche de Charles H. Gauthier, à l'île Bataille, dans la rivière Détroit?

2. Quel est le chiffre déterminé par lesdits arbitres quant à la valeur annuelle de ces droits de pêche?

M. HAZEN:

1 et 2. On a révoqué l'arbitrage avant la fin de l'enquête, et conséquemment les arbitres n'ont pu rendre de décision.

ACHATS DE TERRAINS PAR LE GOUVERNEMENT A OTTAWA.

*M. MURPHY demande:

1. Dans cette superficie de terrain qui s'étend au nord de la rue Wellington et à l'ouest de la rue Bank, dans la ville d'Ottawa, quelles sont les propriétés achetées ou acquises par le Gouvernement?

2. Pour combien de ces propriétés le prix de vente n'est-il pas encore soldé? Quels en sont les propriétaires et quels sont les prix qui restent encore en litige, en chaque cas?

3. Quels sont les noms des personnes qui ont été employés à titre d'agents, d'estimateurs ou à quelque titre que ce soit en rapport avec l'acquisition de ces propriétés? A quelles conditions, leurs services ont-il été requis?

4. Quelle somme a été payée à chacun d'eux, et quelles sommes sont encore dues à ces personnes, et quels en sont les noms respectifs?

5. Le Gouvernement a-t-il employé des personnes ou agents aux fins de percevoir le loyer des locataires ou occupants de l'une ou l'autre de ces propriétés? S'il en est ainsi, quels sont les noms de ces percepteurs, quelle sera la durée de leur emploi, et quelles sommes leur ont été payées à titre de salaire, d'honoraires ou de commissions?

6. Jusqu'au 31 janvier 1913, quelle a été la somme totale payée par le Gouvernement en rapport avec l'achat ou acquisition de ces propriétés?

La Chambre ordonne le dépôt d'un état.

GLACE POUR LE CAMP D'ALDERSHOT.

M. MACDONALD demande:

1. Quelles sommes ont été payées pour remplir la glacière au camp d'Aldershot en 1909, 1910 et 1911, respectivement?

2. Quelle somme a été payée cette année?

3. Des soumissions ont-elles été demandées pour la fourniture de la glace en 1911 et 1912?

4. Quels sont les noms des fournisseurs de la glace, chacune desdites années?

M. HUGHES:

1. 1909, $121.12; 1910, rien; 1911, $145.80.

2. Exercice 1912-1913, $325—la plus basse soumission a été acceptée.

3. Oui.

4. 1911, Wellington Sanford; 1912, Kenneth Sharpe.

COMMISSION D'ENQUETE SUR LA FARMERS' BANK.

M. HENDERSON demande:

1. Le rapport de la commission royale chargée d'examiner les affaires de la Farmers' Bank a-t-il été reçu par le Gouvernement?

2. Dans la négative, quand le Gouvernement s'attend-il à recevoir ce rapport?

M. WHITE:

1. Non.

2. Avant la fin du présent mois.

SERVICE DU COURRIER A LARRY'S-RIVER ET L'ANSE A CHARLOS.

M. SINCLAIR demande:

1. Un contrat a-t-il été passé pour le transport du courrier entre Guysboro, Larry's-River et l'Anse-à-Charlot?

2. Dans l'affirmative, quels sont le nom de l'entrepreneur, le chiffre annuel et la date du contrat?

3. Quels sont les noms de tous ceux qui ont soumissionné, et le chiffre de chaque soumission?

4. Qui se sont portés cautions pour l'entrepreneur actuel?

M. PELLETIER: L'entreprise n'est pas encore adjugée et nous ne croyons pas qu'il soit sage de donner des détails maintenant. Tous les renseignements seront fournis dès que le contrat sera signé.

BUREAU DE POSTE DE YARMOUTH-NORD.

M. LAW demande:

Quelles ont été les recettes provenant de la vente des timbres, mandats d'argent et bons de poste au bureau de poste de Yarmouth-nord, comté de Yarmouth (N.-E.), au cours de chacun des mois d'octobre, novembre et décembre, pour les années de 1911 et 1912, respectivement?

M. PELLETIER:

1911.	Recettes.	Mandats-poste.	Bons postaux.
Oct.	$115.45	$3,142.08	$13.90
Nov.	106.40	3,448.07	15.11
Déc.	187.23	3,981.88	31.62
1912.			
Oct.	57.61	705.88	41.11
Nov.	72.49	502.97	49.41
Déc.	143.66	732.09	57.63

UNIFORMITE DES LOIS DE NATURALISATION.

M. MACDONALD: A l'égard de la question de l'uniformité des lois de naturalisation au sein de l'empire anglais, que nous avons discutée récemment, je vois qu'un câblogramme paru dans plusieurs journaux canadiens constate que l'initiative du gouvernement impérial à cet égard a été entravée par suite des objections soulevées par le Gouvernement canadien. Le ministre de la Justice voudra-t-il nous dire jusqu'à quel point cette nouvelle est fondée et quel est au juste l'état de la question.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je ne puis me figurer sur quoi on se fonde pour affirmer que nous sommes responsables du retard. La dernière dépêche a été transmise par nous le 4 décembre, et nous attendons toujours la réponse. J'ai, en effet, déclaré l'autre jour que la forme précise que prendrait le texte nouveau, proposé, et, à ce que j'ai compris, accepté en principe, n'avait pas été arrêtée. Notre communication du 4 décembre est toujours sans réponse, et je pense qu'elle est encore à l'étude là-bas.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LA RESOLUTION RELATIVE AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de M. Borden pour la 2e lecture du projet de résolution adopté en comité général, en vue de l'accroissement des forces navales actives de l'empire, et sur l'amendement déposé par sir Wilfrid Laurier.

L'hon. CHARLES MARCIL (Bonaventure): Mardi soir, quand j'ai proposé le renvoi du débat, j'en étais rendu au point de mon discours où j'essayais de démontrer que le premier ministre, aux termes du projet de résolution en discussion tend à modifier les relations existantes entre le Canada et l'empire. Il m'a été donné de discuter cet aspect de la question et de lire à la Chambre les paroles attribuées à sir John Macdonald dans le compte rendu des débats de la confédération, et suivant lesquelles l'union canadienne aurait été essentiellement un essai tenté par le peuple canadien pour le gouvernement et la défense de ces colonies de l'Amérique septentrionale sous l'égide de la constitution anglaise. En même temps j'invoquais le témoignage de deux autres hommes d'Etat de la même époque: sir A. T. Galt et sir Georges-Etienne Cartier.

Je citerai d'abord sir George Etienne, en vue de faire connaître dans quelles conditions le pacte fédéral a été conclu et les obligations dont le Canada s'est chargé dans le temps. Ceux à qui le peuple canadien a confié les rênes du pouvoir se rendront

mieux compte de la responsabilité qu'ils prennent en modifiant le régime des relations constitutionnelles entre le Canada et l'empire. M. George-E. Cartier, à cette époque procureur général, s'exprima ainsi:

A ce moment, la confédération s'impose à nous, pour ainsi dire. Nous ne pouvions fermer les yeux sur ce qui se passait au delà des lignes, où deux groupes d'états, naguère ne formant qu'une nation, se trouvaient aux prises. Nous savions qu'un gouvernement d'au plus quatre-vingts ans d'existence n'avait pu maintenir l'union entre les membres de cette famille d'états qui avaient rompu leurs liens quatre ou cinq ans auparavant. Nous ne pouvions ne pas reconnaître que la lutte dont nous avions le spectacle sous les yeux devait nécessairement exercer une influence sur notre existence politique. Nous ignorions quel serait le résultat de la guerre, nous ne savions si elle aboutirait à l'établissement de deux confédérations, ou au maintien de celle déjà existante. D'autre part, nous avions affaire à cinq colonies dont les habitants avaient les mêmes sympathies et les mêmes intérêts et qui, pour former une grande nation, ne demandaient qu'à être placés sous un gouvernement commun. La question se ramenait à ceci: ou bien déterminer l'établissement d'une confédération britannique dans l'Amérique du Nord ou bien nous perdre dans une confédération américaine. Quelques-uns étaient d'avis qu'une confédération anglaise-nord-américaine était nécessaire si nous ne voulions être engloutis dans le tourbillon de la confédération des Etats-Unis. Ceux-là se trompaient. Nous savions quelle était l'attitude de l'Angleterre à notre égard: nous savions quelle était résolue à nous secourir dans toute lutte avec nos voisins. Les provinces anglaises, dans leur état d'isolement actuel, ne pouvaient par elles-mêmes soutenir la lutte, et la question se ramenait à ceci: dans le cas de guerre avec les EtatsUnis, toutes les forces de l'empire vont-elles se porter sur l'île du Prince-Edouard, ou le Canada, suivant les circonstances, ou laissera-t-on les provinces désunies, pourvoir isolément à leur défense? Nous n'étions pas suffisamment unis. Nous avions nos obligations envers l'Angleterre à remplir. Afin de nous assurer son appui pour notre défense, nous devions commencer par faire quelque chose par nous mêmes.

Le leader d'alors du Gouvernement pour la province de Québec, entreprit de faire comprendre au peuple canadien que le premier et le plus important devoir du Canada pour le moment, c'était de mettre un terme aux démêlés entre Ontario et Québec, démêlés qui persistèrent de nombreuses années après l'union, quant à la représentation proportionnelle, à la sécularisation des réserves du clergé, et à diverses autres questions épineuses que les descendants des premiers colons avaient eu à régler. Un nouveau progrès avait été réalisé: le Canada, sous la direction de sir John A. Macdonald, était devenu une nation, et le temps était mûr pour la conclusion d'une alliance, non pas entre une simple possession et sa métropole, mais entre deux nations. En nous donnant la loi de l'Amérique britannique du Nord, la Grande-Bretagne reconnut une

fois pour toutes que, en ce qui concernait le Canada et les affaires canadiennes, le Parlement canadien composé des représentants du peuple canadien, détenait l'autorité suprême. En nous donnant la loi de l'Amérique britannique du Nord, la Grande-Bretagne nous donna le pouvoir de parer à la défense du Canada par terre et par mer.

Je l'ai déjà fait observer, sir Georges-E. Cartier organisa notre armée de terre, et on laissa à sir Wilfrid Laurier et à ses collègues le soin de commencer l'organisation de nos forces maritimes. Malheureusement, à l'égard d'une grande question impériale, nous donnons aujourd'hui à l'empire le spectacle d'un peuple divisé. Ce n'est pas trop de dire, monsieur l'Orateur, que les membres siégeant à votre gauche représentent la moitié du peuple canadien, et je le répète, la députation donne à l'empire, sur cette grande question, le spectacle d'une nation divisée contre elle-même. Quel prix l'Angleterre attacherait-elle à cette contribution de 35 millions, si elle constatait qu'elle n'a l'assentiment que d'une moitié du peuple canadien? Telle est la malheureuse situation dans laquelle nous nous trouvons. Mais je sais que, sur une question touchant au maintien de l'empire anglais, tout Canadien digne du nom,—de quelque race, de quelque parti qu'il soit,—est fermement d'avis que, quoi qu'il arrive, la suprématie de la Grande-Bretagne et les institutions britanniques doivent être maintenues dans notre pays.

Avant d'aborder un autre aspect de la question, je me permettrai de donner lecture de quelques lignes écrites en 1859 par sir A. T. Galt, alors ministre des Finances, et plus particulièrement le représentant de l'élément de langue anglaise de la province de Québec. Il fut l'auteur de la déclaration d'autonomie douanière reprise en 1878 par sir John A. Macdonald et d'où on tira le programme de "politique nationale", grâce auquel nos adversaires purent se maintenir tant d'années au pouvoir. Cette brève déclaration de sir A. T. Galt pose en principe que, en matière fiscale et politique au Canada, l'autorité suprême réside dans le peuple canadien et dans le Parlement canadien. Pareille déclaration doit faire quelque impression sur l'esprit de ces honorables députés de la droite, venant d'un des plus distingués d'entre les hommes d'Etat éminents que le parti conservateur a comptés dans ses rangs.

Dès qu'on eût constaté le caractère nettement protectionniste du tarif canadien de 1859, diverses pétitions le condamnant furent transmises de la part de chambres de commerce de la Grande-Bretagne, et le 13 août, le secrétaire d'Etat des colonies, le duc de Newcastle, écrivit au Gouverneur général sir Edmund Head.

L'idée régnante en Angleterre alors, surtout au sein des classes commerciales, c'est que le Canada n'avait pas le droit d'édicter un tarif taxant les marchandises anglaises, et voici comment s'exprime sir A. T. Galt au sujet de cette communication du ministre des colonies:

Il est profondément regrettable que Sa Grâce ait si pleinement approuvé les vues exprimées dans la pétition, sans avoir au préalable mis le gouvernement canadien à même d'expliquer la politique douanière de la province et les raisons qui la légitiment. Les représentations sur lesquelles Sa Grâce paraît fonder son opinion sont celles d'une ville de province anglaise, évidemment mue par des préoccupations égoïstes; et de la part du Canada il est raisonnable de prétendre que les décisions réfléchies de sa législature, représentant près de trois millions d'habitants, ne devraient pas être condamnées par le gouvernement impérial sous cette seule inspiration, tant que les intéressés n'auront pas été mis pleinement en demeure de s'expliquer. On croit que rien dans la législation canadienne ne légitime les critiques contenues dans la dépêche de Sa Grâce, mais que, bien au contraire, on a eu dûment égard au bien-être et à la prospérité des sujets de Sa Majesté.

D'après les expressions dont s'est servi Sa Grâce relativement à la sanction de la loi douanière de la province, il semblerait qu'elle avait même songé à lui refuser la sanction impériale. Heureusement Sa Majesté n'a pas été avisée dans ce sens. Cependant la question s'étant posée, et les conséquences d'une telle décision, si jamais elle était prise, devant être des plus graves, il incombe dès lors au gouvernement de la province de déclarer nettement quels sont, à son avis, le sentiment et les droits de la législature canadienne.

Le respect que commande le gouvernement impérial doit inspirer le désir de le convaincre que les mesures législatives prises par notre pays ne sont ni précipitamment, ni étourdiment édictées, et tiennent compte des intérêts de la métropole aussi bien que de ceux de la province. Mais le gouvernement canadien agissant pour sa législature et son peuple, ne saurait en raison de la déférence qu'il doit aux autorités impériales, sacrifier ou diminuer le droit que possède le peuple canadien de régler à son gré l'assiette et le chiffre des impôts. Le gouvernement de la province est toujours disposé à fournir des explications relativement aux actes de la législature dont ils ont pris l'initiative; mais, sauf leur devoir et leur allégeance envers Sa Majesté, les ministres en ce qui concerne les questions administratives générales, sont responsables nécessairement au parlement provincial de qui ils tiennent le pouvoir d'administrer les affaires du pays. Et en ce qui est des impôts, il est si évidemment nécessaire que le Gouvernement et le peuple soient d'accord, que celui-là ne saurait accepter de responsabilité, ni rechercher d'approbation, si ce n'est de la part de la législature provinciale. Ce serait l'entière destruction de tout self-government, s'il fallait que les vues du gouvernement impérial l'emportassent sur celles du peuple canadien. Il est donc du devoir du gouvernement actuel d'affirmer nettement le droit de la législature canadienne d'établir l'assiette de l'impôt de la manière qu'elle le jugera à propos, même si par malheur cela devait contrarier les vues du gouvernement impérial. On ne saurait aviser Sa Majesté d'annuler de tels actes, à moins que ses conseillers ne soient prêts à se char-

ger de l'administration des affaires de la colonie sans tenir compte des vues de ses habitants.

Le gouvernement impérial n'est pas responsable des dettes et des engagements du Canada. Ce n'est pas lui qui pourvoit aux services de la justice, de l'enseignement et de l'administration; il ne contribue en rien à l'administration intérieure du pays, et la législature provinciale, agissant par l'entremise d'un ministère qui lui est directement responsable, est tenue de pourvoir à tous ces besoins; elle doit donc nécessairement réclamer et exercer la plus grande latitude quant à la nature et à l'étendue des charges à placer sur le travail du peuple. Le gouvernement provincial croit que Sa Grâce doit avoir une opinion à elle sur cet important sujet; mais, comme il en serait résulté un mal grave si elle avait pris une attitude différente, il est plus sage de prévenir les complications futures en déclarant quelle est la position qui doit être maintenue par toute administration canadienne.

Nous avons là en résumé la déclaration faite par le parti conservateur pendant qu'il était au pouvoir, une déclaration acceptée par sir John Macdonald et ratifiée par le peuple du Canada en 1879 au temps de l'adoption dela Politique nationale et qui est aujourd'hui en vigueur, à savoir que, quelles que soient les propositions du gouvernement britannique, que ces propositions viennent des bureaux du ministère de l'intérieur, du ministère des colonies ou du conseil de l'amirauté, les représentants du Canada et le gouvernement canadien ont un premier devoir à remplir, et ce premier devoir est de consacrer au besoin du Canada le produit de ses taxes, quelles que soient les vues que l'on entretienne en Angleterre sur nos obligations. Il est donc, je crois, de la plus haute importance avant de prendre une décision dans cette affaire de bien examiner la situation du Canada avant celle de l'empire en général ou même avant celle de la mère patrie.

Avant d'entamer la discussion du même qui a été mis devant nous, je désirerais donner encore lecture à la Chambre d'un court extrait. Il s'agit de l'un des orateurs les mieux doués qui ait jamais parlé devant cette Chambre, un des hommes les mieux doués que l'Irlande ait jamais donné à ce pays, un homme qui, le soir où il est tombé sous la balle de l'assassin, avait prononcé un des grands discours qui ont illustré son nom dans tout le Canada. Je veux dire Thomas D'Arcy McGee. Voici les paroles qu'il prononçait au cours du débat sur la confédération, et elles ont une grande importance dans le moment:

L'Angleterre nous a prévenus par divers actes, selon sa coutume, plutôt que par des paroles, que les colonies étaient entrées dans une ère nouvelle, dans une nouvelle phase de leur carrière. Elle nous a prévenus de ceci de bien des manières différentes: quand elle nous a donné le gouvernement responsable, quand elle a adopté le libre-échange, quand elle a révoqué les lois sur la navigation, et

quand, trois ou quatre années plus tard, elle a commencé, relativement à la milice et à la défense, cette série de dépêches officielles qu'elle n'a depuis cessé de déverser sur nous, en un flot continu, dépêches qui toujours se sont terminées par le même refrain: "Préparez-vous! préparez-vous! préparez-vous!" Ces avertissements nous apprenaient qu'entre les colonies et la mère patrie le vieil ordre de chose avait cessé, et que de nouveaux arrangements devaient prendre sa place. (Très bien! très bien!) Les premières dépêches adressées au pays par le ministère des colonies à ce sujet ont commencé il y a quatre ans. Il y a eu depuis un flot continu de dépêches dans ce sens, tant sur des points particuliers que sur des points généraux, touchent à notre défense; et j'ose dire que, mises les unes à la suite des autres, les seules dépêches du regretté duc de Newcastle formeraient un volume assez considérable, toutes signifiant à ce gouvernement, par les avis qu'elles communiquaient, que les relations de cette province avec la mère patrie avaient changé, les relations militaires mises à part des relations politiques et commerciales; et l'on nous a dit dans les termes les plus explicites qui se puissent employer que, en ce qui touche à la défense, nous ne devions pas nous considérer plus longtemps dans la même position que nous occupions auparavant vis-à-vis la mère patrie. Ces avis ont été des avis amicaux et, si nous avons négligé d'en tenir compte, il nous faut du moins dire qu'ils ont été adressés à notre gouvernement avec une fermeté et une constance qui enlèvent au pouvoir impérial la responsabilité de tout ce qui pouvait suivre, puisqu'il avait clairement montré aux colonies ce qu'elles avaient à attendre dans le cas où certaines circonstances surgiraient. Nous pouvons nous plaindre ou ne pas nous plaindre de la nécessité des préparatifs que l'Angleterre nous impose, mais que cela nous plaise ou ne nous plaise pas, nous avons tout au moins été prévenus que, en ce qui concerne nos relations militaires avec le reste de l'empire, nous étions entrés dans une ère nouvelle.

Voilà quels ont été les avertissements dont il était parlé dans cette Chambre au temps de la confédération, et qui ont eu pour conséquence d'en faire adopter le projet par l'immense majorité du peuple canadien. Ces principes ont été depuis observés et suivis, et je suis sûr que nul de ceux qui aujourd'hui représentent le pays en général n'entreprendraient pas de changer ces conditions sans y bien réfléchir.

Après avoir traité du devoir que nous avons et qui pour lui semble être impérieux, de mieux nous entendre avec l'empire touchant la défense du commerce, le très honorable premier ministre ajoute ce qui suit:

Avec l'énorme accroissement des forces navales que toutes les grandes puissances ont entrepris de se donner cette excessive responsabilité à imposer aux Iles-Britanniques une charge presque impossible à supporter aux Iles-Britanniques qui, pendant près de mille ans ont exercé sur le monde une influence si profonde. Cette charge est si lourde que le temps est venu où l'existence de l'empire serait mise en péril si les jeunes et puissantes

colonies autonomes ne se joignent pas à la mère patrie pour maintenir la sécurité commune et le commun héritage de tous.

Peut-on bien soutenir que la Grande-Bretagne est réduite à ce point qu'un subside de 35 millions de la part du Canada changera sa situation aux yeux de l'univers? Je me rangerai plutôt à l'opinion qu'a exprimée l'honorable député de Qu'Appelle dans l'intéressant discours qu'il a prononcé l'autre soir, à savoir que le premier ministre entreprend aujourd'hui d'acquitter, jusqu'à un certain point, une obligation morale qui consiste à faire face à la dépense de 400 millions effectuée par la Grande-Bretagne pour maintenir son autorité dans l'Amérique du Nord. Acquitter une dette de 400 millions avec 35, c'est vraiment une bien triste manière de remplir une obligation morale ; mais j'espère que cette opinion ne sera partagée ni par la Chambre ni par le pays. On nous assure que cette somme est destinée à l'acquittement d'une obligation; que la Grande-Bretagne dans le moment est soumise à une charge presque trop lourde à porter. Cette question navale peut nous paraître nouvelle dans ce Parlement, mais dans le parlement de la Grande-Bretagne, c'est une très vieille question, une question que les hommes politiques et les gouvernements discutent là-bas à cœur d'année.

Je me suis intéressé ces temps derniers à lire deux publications anglaises, traitant l'une et l'autre de la marine, afin de voir jusqu'à quel point les opinions peuvent différer. L'une est le "Naval Annual", jouissant d'une haute autorité en Angleterre; l'autre est une revue publiée par la ligue maritime impériale, et il est très intéressant de suivre les opinions divergentes qui ont cours relativement à la présente situation de la Grande-Bretagne quant aux choses de la marine. De cette ligue maritime impériale fait partie lord Charles Beresford qui, ces temps derniers, a joué un rôle marquant dans les affaires de l'empire, et sa publication contenait récemment un article où l'on proteste contre la déclaration de Londres et la loi sur les prises de mer qui a eu l'appui de quatre cents amiraux et chefs d'escadre. Dans toute entreprise de cette nature, les décisions doivent avoir une importance considérable. Cette feuille doit représenter l'opinion d'une grande partie du public anglais, et c'est chose curieuse d'observer la différence qui existe entre les propositions de cette ligue et celles du mémoire que le premier ministre a présenté à cette Chambre. On nous dit dans ce mémoire que nulle tentative n'a été faite d'influer sur une décision qui appartient clairement et uniquement au Canada. Dans les derniers paragraphes du mémoire, on nous signifie de nouveau et dans les termes les plus formels que si nous insistons pour donner de l'aide à la Grande-Bretagne, il est à désirer que cette aide comprenne la fourniture d'un certain nombre des navires de guerre les plus gros et les plus forts que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

M. Winston Churchill ministre de la marine est un homme brillant. Nous avons eu le plaisir de le rencontrer à Ottawa il y a quelques années et de l'entendre parler. Sa carrière politique a brillé un temps d'un vif éclat. Il est d'une excellente lignée, et il peut aller plus loin qu'il n'a déjà été. Mais on l'a appelé le directeur infaillible des choses de la marine; il est le chef civil de l'amirauté. Je ne sais si mes honorables amis de la droite se sont donné la peine de lire cette brochure; elle porte les couleurs anglaises, et il est bon de prendre connaissance de pareils documents car ils font voir qu'en Angleterre on ne craint pas de dire ce que l'on pense, et on le dit librement. Ce n'est que par l'expression des convictions honnêtes après tout que l'opinion publique sera le mieux servie.

Au Canada, avouons-le franchement, les deux partis politiques, le peuple le sait et l'histoire en fait foi, ont usé et abusé du mot "loyauté". Nos amis de la droite l'ont adopté comme cri de guerre, et quelques-uns de nos propres amis, je dois le dire, s'en sont servi à l'occasion. Or, la loyauté au Canada est celle qui aujourd'hui nous tient le plus au cœur, et si je prétends que ce projet de contribution est un faux pas, un pas dans la mauvaise voie, si je prétends qu'au lieu de maintenir le lien, d'assurer nos attaches avec l'empire et d'en augmenter le prix, ce projet, s'il est réalisé, tendra à éloigner davantage du gouvernement anglais une certaine classe de la population, c'est parce que je suis sujet britannique, c'est parce que je veux maintenir l'intégrité de l'empire de façon que ceux qui viendront après nous aient le bénéfice des institutions sous le régime desquelles nous vivons heureux. Ce serait une fatale méprise que de laisser même soupçonner qu'un tribut quelconque peut être levé au Canada pour le bénéfice de l'empire comme il a été fait sous le règne du roi George III. Ça été une faute de cette nature qui a entraîné la perte des colonies américaines et qui a donné naissance à la grande république qui nous avoisine.

Ce que nous voulons faire relativement à cette question, c'est ce que nous avions convenu de faire en 1909, et faisons-le unanimement. Faisons-le comme étant la libre manifestation de l'opinion du peuple de ce pays. Nous avons pour cela la promesse du présent premier ministre, qui a dit alors qu'il était le chef de l'opposition: "Si j'étais au pouvoir, qu'est-ce que je ferais? J'irais d'abord en Angleterre pour me renseigner. Je me documenterais sur la situation, et j'y apprendrais peut-être quel est vraiment l'état de choses. Si en-

suite je constate qu'il existe une crise comme au reste j'en suis convaincu, et qu'une aide effective et immédiate soit nécessaire, je reviendrais au Canada, je supplierais le Parlement de voter cette aide immédiate et effective et, faute de l'obtenir, je m'adresserais au peuple."

Le très honorable premier ministre n'est-il pas d'ores et déjà convaincu que le Parlement n'est pas unanime sur cette question; qu'il existe au contraire une vive et je dirai presque invincible opposition au projet qui est en ce moment devant le pays.

Ce n'est pas à cause des $35,000,000 en jeu, somme minime aujourd'hui pour le Canada, après tout; mais c'est que par cette contribution on pose un principe, on donne une nouvelle orientation qui pourrait être désastreuse pour la domination britannique au pays. Je regrette d'avoir si longtemps abusé de la patience de cette Chambre. Mais ces longues citations étaient autorisées par l'importance d'une question grosse de conséquences et tellement formidables pour le Canada et pour l'empire tout entier que nous ne devons agir en pareille circonstance qu'en pleine connaissance de cause. Il ne faut pas se décider à l'aveugle. Siégeons plutôt ici six mois et débattons à fond cette question de suprême importance.

Que dit la ligue navale impériale? Elle dit que le gouvernement actuel de la Grande-Bretagne a forfait à son devoir envers le peuple; qu'en 1906, en 1907 et en 1908 il n'a pas tenu les promesses faites par le premier ministre, et cela pour des raisons d'ordre politique, parce qu'il visait à gagner de la popularité par sa mesure relative aux pensions à la vieillesse et autres mesures d'intérêt domestique en Grande-Bretagne. Le gouvernement britannique, ajoute-t-elle, n'a pas donné à la marine militaire le concours financier voulu pour lui conserver le rang de première puissance navale mondiale. Voilà l'accusation portée aujourd'hui en Grande-Bretagne contre le gouvernement britannique actuel.

Sommes-nous en mesure de nous prononcer en pareille matière? Pouvons-nous dire si cette accusation est vraie ou fausse?

Ecoutons maintenant M. Asquith et M. Churchill. Le gouvernement actuel, disent-ils, a fait son devoir, tout son devoir; il a pris les mesures nécessaires. On a si souvent cité leurs paroles que je n'ai pas la patience de les citer de nouveau; mais on nous a donné l'assurance la plus catégorique qu'aujourd'hui l'Angleterre est en mesure de faire face à l'Allemagne, comme elle a fait face à d'autres puissances par le passé; bref, qu'il n'y a rien à craindre. Cette punition de la ligue impériale navale ne s'en tient pas là. Elle ajoute que le parti unioniste en

M. MARCIL (Bonaventure).

Grande-Bretagne ajoute foi à la parole du gouvernement britannique actuel déclarant que l'Angleterre est aujourd'hui en mesure de défendre son drapeau, son territoire et l'empire non seulement contre l'Allemagne, mais contre tous. Allons-nous, pour nous servir d'une expression fort peu élégante, nous interposer (butt in) entre les deux partis politiques en Grande-Bretagne? Devons-nous blâmer le gouvernement libéral actuel d'avoir forfait à son devoir et n'avoir pas maintenu la marine militaire britannique au degré de puissance voulue, ou bien allons-nous suggérer une pensée de blâme, en lui prêtant notre concours financier, chose qu'il n'a jamais demandée? C'est là une attitude propre à humilier la Grande-Bretagne et l'empire. Pourquoi interviendrons-nous?

Pourquoi dire aux deux grands partis britanniques qu'ils ont forfait à leur devoir, que leur attitude n'a pas répondu à l'attente du peuple anglais? Par le passé, on s'est livré à de terribles prophéties sur le compte du gouvernement britannique actuel. Chaque jour on nous dit qu'il marche infailliblement à sa perte. Un jour, on prétend que la pierre d'achoppement serait le bill relatif à la séparation de l'Eglise et de l'Etat au pays de Galles; et, cela soit dit en passant, je vois que ce bill a été adopté hier et que les députés du pays de Galles, comme nous-mêmes, ont contracté la bonne habitude de chanter l'hymne national. On nous affirmait que le gouvernement Asquith allait se briser sur cet écueil. Puis on a prédit que la question du suffrage féminin allait amener sa chute, question de beaucoup plus importante que la panique ou le péril allemand, et il est fort possible que le gouvernement britannique ne solutionne pas ce difficile problème social aussi facilement qu'il a réglé celui de l'autonomie de l'Irlande. Cette dernière question vient précisément de recevoir la solution que, pour son honneur, la Grande-Bretagne aurait dû lui donner de vieille date. Elle a réglé cette question, elle a solutionné le problème boër; elle a réglé la question canadienne, en nous accordant, en 1867, le palladium de nos libertés et en nous disant de nous montrer dignes de nos ancêtres, qui dotèrent le continent nord-américain des institutions britanniques. Nous marchons aujourd'hui sur ses brisées. Ce que nous demandons, c'est le droit d'être éclairés, avant de prendre l'attitude qu'on nous invite à adopter. Nous ne voulons pas prendre à l'aveuglette une décision que nous pourrions regretter. Ce n'est pas la question financière qui est en jeu ici; mais il s'agit de savoir s'il est prudent de prendre pareille décision.

Que dit encore cette ligue navale? A son avis, il serait incontestable, ce que je ne

saurais admettre—et du reste il ne s'agit ici que d'indiquer l'attitude de la question de la marine en Angleterre—la Grande-Bretagne aurait dû, de vieille date, à l'instar de l'Allemagne, assumer aux yeux du monde ses propres responsabilités; elle aurait dû proposer un emprunt national dans le but de mettre son armée et sa marine en mesure de maintenir le prestige et l'indépendance du plus grand empire qui ait jamais existé.

Pourquoi les autorités britanniques ne l'ont-elles pas fait? Pourquoi le parlement britannique ne l'a-t-il pas fait? C'est que, probablement, il ne jugeait pas la chose nécessaire. C'est perdre son temps que de dire que l'Angleterre n'a pas les ressources financières voulues. L'Angleterre est le grand banquier du monde. L'Angleterre a constamment des millions et des milliards à sa disposition. Elle a d'incroyables richesses dont le volume va croissant tous les jours. L'Angleterre ira-t-elle donc déclarer aux chancelleries d'Europe que son salut tient à une minime somme offerte par un peuple divisé d'opinion, et cela après des semaines d'altercation; que le prestige de l'Angleterre repose sur le don de $35,000,000 fait par le Parlement canadien sans le consentement du peuple canadien et sans avoir obtenu de mandat de la nation? On dira ce qu'on voudra, mais il est de notoriété publique que la question posée au corps électoral, à la dernière consultation populaire, n'était nullement cette contribution de $35,000,000 à l'empire pour l'entretien de navires canadiens dans la mer du Nord, mais bien la question de la réciprocité commerciale. C'est la question que, des mois durant, cette Chambre discuta au cours de la session précédente; c'est sur cette question que se fit l'appel au peuple et nos électeurs nous confièrent leurs mandats électifs, non pas afin de voter $35,000,000, ou tout autre nombre de millions de dollars pour l'entretien de navires canadiens dans la mer du Nord, mais bien afin de remplir les fonctions que nous assigne la Constitution telles qu'elles sont définies dans un des articles de cette loi, c'est-à-dire, la défense du Canada et de son territoire sur terre et sur mer.

Quelques lignes empruntées à cette publication donneront un aperçu de l'idéal de ces gens-là. Ardents impérialistes, appartenant à une race maîtresse des mers depuis mille ans, respirant les brises de la Manche et l'air salin de l'océan germanique, ils seraient les premiers à subir le châtiment, si l'Angleterre allait forfaire à son devoir. A leur avis, voici les quatre articles qui constituent la grande charte du peuple britannique:

(1) L'incorporation et la répartition de la réserve de la flotte, en tout ou en partie.

(2) Dans les conditions actuelles de force relative, s'abstenir de détacher aucun bâtiment de guerre pour l'envoyer loin des eaux nationales.

(3) L'armement et la préparation immédiate pour la guerre d'un grand nombre de navires de commerce britanniques choisis, et dont les noms ne seront pas divulgués.

(4) La création du comité mentionné en dernier lieu, avec mission de s'occuper de la question du ravitaillement en temps de guerre.

Voilà le programme de ce puissant parti politique. Le gouvernement impérial sait-il dans quelle mesure ces propositions se sont réalisées? Je ne connais pas assez familièrement les conditions de la marine de guerre en Europe, surtout en Grande-Bretagne pour dire s'il faudrait appliquer ces propositions. Le gouvernement britannique n'est pas de cet avis et le parti unioniste semble satisfait de la situation actuelle. Comment pourrions-nous donc dire si la Grande-Bretagne est réellement dans une situation qui appelle aide et coopération? Je me ferais un crime de violer ici l'étiquette parlementaire en citant des paroles dérogatoires à l'honneur d'un membre d'un autre parlement, mais les accusations portées contre le ministre de la marine britannique dans cette publication sont synonymes de prévarication et de trahison de son devoir envers son souverain, son gouvernement et son pays. Allons-nous nous constituer juges entre eux? Je n'entends nullement prendre pareille attitude. J'entends exercer ici mon mandat électif, suivant mes lumières; j'ai reçu mission de remplir mon devoir envers le peuple canadien. Le premier devoir qui incombe au peuple canadien est la mise en valeur de nos ressources et l'application des idées qui ont inspiré la création de la Confédération, idées consacrées dans la loi de l'Amérique septentrionale anglaise. Mais si le Gouvernement actuel a quelque proposition à formuler, s'il entend assumer pareille responsabilité, s'il désire donner plus d'ampleur aux relations existant aujourd'hui entre la Grande-Bretagne et le Canada; s'il tient à marcher sur les brisées de sir Joseph Ward à la conférence impériale de 1911, en proposant la création d'un conseil impérial—d'une confédération impériale—d'une association avec l'empire; bref, s'il entend formuler quelque proposition en ce sens, alors, je n'ai qu'un seul mot à ajouter: Respectons les conditions consacrées par la consttitution qui nous régit; présentons-nous devant nos électeurs, nos maîtres, dont nous devons respecter le verdict.

Outre les autorités que j'ai signalées, il en reste nombre d'autres puisées aux sources authentiques en Grande-Bretagne et de nature à éclairer cette Chambre et le peuple canadien qui, malheureusement, ne connaissent pas familièrement la question navale. J'en conviens, je me suis familiarisé avec la question, depuis qu'on a pro-

posé d'offrir ces millions à l'empire; et quand bien même la proposition à l'étude n'aurait d'autre résultat que de faire étudier la situation actuelle de la Grande-Bretagne, il faudrait remercier le premier ministre d'avoir soulevé cette question

Examinons donc les conditions qui règnent actuellement en Grande-Bretagne; voyons si cette panique repose sur quelque fondement, si l'Angleterre a réellement besoin d'aide et de vaisseaux; puis demandons-nous quelles sont les conditions qui règnent en Allemagne, quelle est la situation dans la mer germanique du Nord, dans la Manche, dans l'Atlantique-Nord et autres mers du monde, abstraction faite des eaux limitrophes du Canada. Citons quelques lignes du comte Brassey, invité à écrire un article pour l'Annuaire naval, article qui a eu l'honneur de figurer en tête de la livraison, touchant les relations de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne:

Enfin, l'auteur aborde l'étude de questions qui, dans la situation actuelle, sont un sujet de grave inquiétude pour tous les esprits sérieux et qui intéressent à un haut degré l'amirauté.

Si les sentiments hostiles qui existent malheureusement en Allemagne (non sans provocation) continuent, nous devons faire en sorte de renouveler nos efforts dans la construction.

Examinons les circonstances qui ont fait naître la méfiance entre nous. En Allemagne, la construction des cuirassés d'escadre a été poussée à un degré qui n'a été atteint nulle part. Cela a causé de l'inquiétude dans ce pays, inquiétude qui n'était peut-être pas justifiée. L'Allemagne n'est pas le seul pays qui se soit décidé à créer une marine puissante. Dans tous les pays les hommes d'Etat influents ont été impressionnés par les écrits du capitaine Mahan. Aux Etats-Unis, le pays le mieux protégé contre les ennemis du dehors, le président Roosevelt avait des projets ambitieux d'expansion navale. Partout la croyance s'est affirmée qu'une nation n'a pas d'influence sans une marine.

Ce sont des paroles qui devraient être pesées avec soin par chacun des honorables députés de la Chambre.

Cette conviction n'est pas nouvelle. La faiblesse navale était autrefois la cause universelle du mécontentement en Allemagne. Dans un mémoire, écrit en 1847, sur la situation politique, le prince Hohenlohe, ministre à Athènes, a employé le langage suivant: "Personne ne niera qu'il est dur pour un homme intelligent et énergique d'être incapable de dire loin de son pays, "Je suis Allemand", et de ne pouvoir être fier de voir le pavillon allemand flotter sur son navire. Quand nous étudions notre race et quand nous voyons comment la Baltique, la mer du Nord et la Méditerranée viennent battre contre nos côtes, lorsqu'aucun pavillon allemand n'est là pour recevoir le salut accoutumé, assurément le rouge de la honte vous monte au visage.

Il était impossible à l'Allemagne de créer une marine tant qu'elle était divisée, mais il était certain qu'elle l'entreprendrait quand l'unité allemande serait un fait accompli. La Russie et la France étaient alliées et leur puissance sur mer était forte. Il était naturel qu'une tentative fut faite pour rétablir l'équilibre. Un grand nombre de navires avaient été construits sur un modèle qui convenait aux eaux peu profondes. Ils devinrent tout d'un coup sans valeur, par la création, sous le commandement de lord Fisher, d'un nouveau type d'une supériorité incomparable comme vitesse et armé de canons à plus longue portée qu'aucun autre navire n'en avait eu jusque-là à son bord. Le nouveau type s'imposa au public sans exception. On décida que tous les navires construits antérieurement étaient passés de mode. Lord Fisher porta la consternation dans les conseils d'amirauté.

En Allemagne on décida de faire un vigoureux effort pour construire des dreadnoughts. En vertu de la loi navale, le nombre total de ces navires devait être de trente-huit. Quatre dreadnoughts devaient être construits chaque année jusqu'en 1912 où leur nombre devait être réduit à deux. Nous aurions pu désirer que la construction soit répartie sur un plus grand nombre d'années. L'ensemble de cette force navale ne peut pas être considérée comme excessif pour la flotte d'une grande puissance.

Nous avons donné bien des fois la statistique comparée des forces navales, mais on les retrouve très brièvement au début de cet article dans lequel on dit que l'Angleterre occupe une situation maîtresse. On nous montre qu'en 1911, si les Etats-Unis ont dépensé £26,000,000 pour la marine, l'Allemagne en a dépensé £22,000,000 et l'Angleterre £45,000,000. Pour les constructions neuves, la dépense des Etats-Unis s'est élevée à £5,250,000, celle de l'Allemagne à £12,000,000 et celle de l'Angleterre à £17,000,000. Le document continue ainsi:

En onze ans, de 1900 à 1910, les budgets de la marine se sont élevés en Angleterre à £383,000,000; en Allemagne à £157,000,000; aux Etats-Unis à £240,000,000. Nos dépenses ont augmenté dans des proportions énormes. Notre suprématie ne devrait pas être en question. Où en sommes-nous? En hommes, en navires achevés, en navires en service nous occupons le premier rang. Pour les constructions neuves; si on s'en rapporte aux crédits votés, nous ne nous sommes pas maintenus dans ces dernières années à l'application du principe des deux pavillons.

On ne prétend pas que le progrès n'a pas été suffisamment rapide pour les besoins actuels. Nous devons envisager l'avenir. S'il est nécessaire d'augmenter la construction il peut être possible de mettre un arrêt aux dépenses pour d'autres services.

A propos de l'équipement de la flotte, le comte Brassey ajoute:

Ceci nous amène à parler du programme de l'équipement. En nombre, nous dépassons de beaucoup la puissance de deux pavillons. Avec l'application du système d'enrôlement volontaire, le coût de la dépense doit être élevé.

M. MARCIL (Bonaventure).

Solde de la marine 1911-1912.

	Nombre.	Salaire.
Angleterre..	134,100	£7,511,500
Etats-Unis, (1910)..	60,500	7,206,211
Allemagne, (1910)..	57,355	1,910,010
France, (1910)..	57,500	2,533,043

En plus des salaires et des vivres, la dépense doit augmenter par l'entretien des navires maintenu en activité surtout en vue de l'instruction de la flotte. Les croiseurs de haut rang qui battent le pavillon anglais sur les mers, dépassent de beaucoup le nombre des pavillons étrangers.

L'amirauté insiste pour que tous les navires en activité aient des équipages complets de marins en service permanent.

C'est là une réponse complète sur tous les points aux prétentions de l'Imperial Navy League que l'Angleterre se trouve à la merci de ses rivaux allemands. Il y a ici un paragraphe qui démontre que l'Angleterre pourrait facilement tirer parti de sa marine marchande si les conditions étaient arrivées au point où la métropole pourrait admettre l'existence d'un danger réel. Mais il semble que si le sommeil de nos adversaires de la droite est troublé par les cauchemars de l'invasion allemande, la population de l'Angleterre ne paraît pas le moins du monde alarmée. L'Angleterre a la plus forte marine marchande du monde; sur deux navires qui traversent l'océan l'un porte le pavillon anglais; l'Angleterre peut armer demain ces navires marchands et déployer sous les yeux du monde entier une force navale qui n'a jamais été égalée dans les annales de l'histoire. Pourquoi l'Angleterre ne l'a-t-elle pas fait; pourquoi la proposition de la commission navale n'a-t-elle pas été exécutée? N'est-ce pas parce que l'Angleterre croyait que ce n'était pas nécessaire? Je cite:

En terminant ces conclusions, le rapport de la commission royale sur l'équipement, ajoute avec raison: Nous avons dans la marine marchande des éléments de force navale tels qu'aucun pays au monde n'en possède. Le gouvernement a le pouvoir dans un moment de danger d'entourer de plus près l'état de l'enthousiasme loyal de ceux sur lesquels votre Majesté a le droit de compter. Si le but principal de tout enseignement naval, à même les deniers publics, est la protection contre les éventualités de la guerre, c'est un avantage qu'on ne doit pas évaluer à la légère, que l'enrôlement, la pratique et l'entretien d'une réserve doivent améliorer la situation et élever le caractère des marins des deux services et les grouper ensemble par des liens solides de sentiments réciproques et d'intérêts communs.

Si l'Angleterre se trouve dans une nécessité aussi affreuse, comme le disent les députés de la droite, qu'elle doit accepter une contribution d'une de ces colonies, pourquoi n'a-t-elle pas tiré profit de sa marine marchande? Comment peut-on dire que l'Angleterre a besoin d'argent à un moment où elle a un abondant surplus dans son trésor, à un moment où elle prête de l'argent au monde entier, à un moment où elle réduit sa dette nationale, à un moment ou Lloyd George et d'autres éminents hommes d'Etat appliquent un programme de réformes sociales qui coûtera des millions et des millions de livres et qui attire l'attention du monde entier?

Ne connaissant pas les méthodes en usage dans l'amirauté, je ne peux pas expliquer comment il se fait que le fonctionnaire qui a rédigé ce mémorandum a eu soin d'établir avec précision la situation actuelle des marines de l'Italie, de l'Autriche et de l'Allemagne, pendant qu'il oubliait la marine de la France. Si nous devons croire ce qu'ont dit nos adversaires en faveur de cette contribution, le combat décisif doit se livrer entre l'Allemagne et l'Angleterre. On nous dit que les navires allemands sont à douze heures des côtes de la Grande-Bretagne, mais on ne nous a pas dit qu'il y avait une puissance encore plus près de l'Angleterre, une puissance qui a été jadis le digne adversaire de l'Angleterre, une puissance qui a des traditions sur ce continent nord-américain, une puissance qui est aujourd'hui l'amie et l'alliée de l'Angleterre. Quiconque jette un coup d'œil sur la carte de l'Amérique du Nord voit par le nom des fleuves, des lacs, des villes, des états et des provinces qu'une race grande et puissante a parcouru d'un bout à l'autre ce continent avant l'arrivée de la grande nation dont nous sommes aujourd'hui les dévoués sujets.

Cette puissance, c'est la France, une nation qui peut être appelée demain à être l'arbitre entre l'Allemagne et l'Angleterre. Ceux qui ont étudié les événements récents savent que la France est une des nations les plus puissantes de l'Europe, non seulement au point de vue financier, mais par son armée et sa marine. Bien que la population de la France soit restée stationnaire, bien qu'en 1870 la France ait été éprouvée par une des défaites les plus désastreuses qui ait pu être infligée à une nation, bien que la France ait été abattue presque mourante aux pieds de l'envahisseur teuton, la France a donné au monde entier un merveilleux exemple de régénération, et, aujourd'hui, comme toujours, la France est l'avant-garde de la civilisation.

La France, comme je l'ai dit, peut être demain l'arbitre des destinées de l'Angleterre et de l'Allemagne. Il est donc étrange que dans ce mémorandum nous n'ayons pas un mot au sujet de la France.

Pourquoi nous a-t-on parlé de la force de l'Italie, de l'Autriche, de l'Allemagne et pourquoi la puissance de la France, l'alliée de l'Angleterre, n'a-t-elle pas été mentionnée? L'Annuaire naval nous dit qu'aujourd'hui la France est la troisième puissance navale de l'Europe. Nous savons tous ce

qui arriverait dans le cas d'une guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre. Songeant aux sentiments qui ont dominé en France depuis quarante ans et sachant que la France s'empresserait de profiter de l'occasion pour reprendre ce qu'elle a perdu en 1870, nous n'avons pas besoin d'être prophètes pour dire ce qui arriverait. Je ne citerai pas un auteur français pour montrer que la France occupe aujourd'hui une des premières situations en Europe, je citerai un écrivain du "Naval Annual":

Aucune marine n'a fait plus de progrès l'an dernier que celle de la France. Dans presque chaque division active de la marine on a montré des preuves que la période de stagnation, d'arrêt et d'inquiétude était terminée. Le rapport de MM. Bos. Chaumet et Bénézec, ont attiré l'attention du parlement sur la situation déplorable dans laquelle on avait laissé tomber la marine française, et sous la direction compétente et énergique de l'amiral Boué de la Peyrère, des mesures ont été prises pour placer l'administration de la marine sur une base solide. Une collaboration meilleure a été établie entre les différentes divisions du service, les chantiers maritimes ont été mis en ordre, la durée de la construction a été réduite et un programme de constructions navales a été appliqué, qui fera de la France encore une fois une formidable puissance navale. On a abandonné en France l'idée qui a trop longtemps prévalu que les torpilleurs, les sous-marins et la guerre de course pourraient compenser l'infériorité des vaisseaux de ligne. Une nouvelle escadre de puissants navires a été mise en service. Les manœuvres de la flotte ont réuni un nombre illimité des navires de toutes les classes, et la grande revue passée au large de Toulon le 4 septembre, devant M. Fallières, accompagné des présidents des deux chambres, et d'un grand nombre de leurs membres, durant laquelle toute la flotte a défilé, a été la plus importante démonstration navale depuis la revue passée par M. Loubet devant la Ciotat en 1901. Le terrible désastre de la "Liberté", le 25 septembre, a porté un coup sérieux au progrès, mais la marine a recouvré son équilibre et le ministère de la marine a prêté une grande attention à ce que de semblables calamités ne puissent plus se renouveler. M. Delcassé s'est montré un digne successeur de l'amiral de la Peyrère, comme ministre de la marine, et l'avenir immédiat de la marine française est bien placé entre ses mains habiles. L'amiral de la Peyrère a maintenant le commandement de la flotte active.

Dans un très remarquable rapport sur le budget de 1912, dans lequel il traite de la catastrophe de la "Liberté", du haut commandement, de l'administration centrale et des chantiers maritimes et de plusieurs autres questions, M. Painlevé, le rapporteur du budget, soulève la question fondamentale de l'objet réel de la marine française, qu'il considère être la maîtrise de la Méditerranée. Les ressources de la France, dit-il, ne lui permettent pas de rivaliser avec l'Allemagne dans ses préparations navales, mais elles lui permettent d'assurer sa suprématie, au moins dans le bassin occidental de la Méditerranée, contre les flottes de l'Autriche et de l'Italie; et le rapporteur ajoute que c'est là le but essentiel.

M. MARCIL (Bonaventure).

Il considère que le débarquement d'un corps d'armée, suffisamment équipé et approvisionné, sur les côtes de la Manche ou de l'Atlantique, n'est pas une éventualité à redouter. L'entreprise présenterait trop de danger, vu la présence de flottilles sur les côtes et la longueur de temps qu'exigerait le débarquement. Même s'il réussissait en partie, les envahisseurs rencontreraient les forces de terre et, à moins de s'emparer d'une place fortifiée dans laquelle ils seraient bientôt investis, ils seraient perdus. Par conséquent, M. Painlevé considère l'hypothèse d'une invasion par mer comme chimérique et comme ne pouvant changer en rien le résultat de la guerre sur terre.

L'auteur démontre ensuite que l'effort de la France tend à assurer sa suprématie dans la Méditerranée et il fait observer que la France, l'alliée de l'Angleterre, est aussi l'alliée de la Russie.

On ne me fera pas croire que les descendants au Canada de l'indomptable nation anglaise ont peur. Les descendants de ceux qui pendant si longtemps ont affronté le péril russe et ont résisté aux entreprises de la Russie, les descendants de ceux qui ont tenu tête à Napoléon lorsque toutes les nations de l'Europe ployaient le genou devant lui et que le drapeau français flottait sur toutes les citadèles et toutes les capitales du continent. Les descendants de ceux qui ont traversé ces époques héroiques ne se laisseront pas effrayer aujourd'hui par l'Allemagne.

La France étant maîtresse de la Méditerranée, l'Angleterre n'a rien à redouter de l'Autriche ou de l'Italie, ces deux alliés de l'Allemagne. La mère patrie peut compter aujourd'hui sur ses adversaires d'autrefois, la France et la Russie, et en obtenir du secours, si le besoin s'en présentait. Mais ce besoin n'existe pas, du moins autant que je puis m'en rendre compte par l'étude des maigres renseignements que nous possédons; l'Angleterre ne redoute pas et n'a jamais redouté une invasion, et l'Allemagne ne se lancera jamais dans une pareille entreprise. Le marin anglais ne serait plus ce qu'il était et l'amirauté anglaise ne serait plus ce qu'elle était à Trafalgar et ailleurs si, à forces égales, l'Angleterre ne pouvait pas rencontrer et repousser les envahisseurs allemands. Nous tenons la victoire de Trafalgar comme l'exploit le plus brillant de la marine anglaise, alors que Nelson, avec vingt-sept navires, triompha de l'ennemi qui en avait trente-trois. Si à l'heure présente, les Anglais ne sont pas capables de repousser une invasion allemande avec une flotte deux fois supérieure à celle de l'ennemi, ce n'est pas une insignifiante contribution de $35,000,000 qui leur rendra le courage et la confiance.

Une autre phase de la question soulevée par le mémoire communiqué à la Chambre par l'honorable premier ministre, c'est la nécessité dans laquelle se trouve l'Angleterre de renoncer à la protection de ses

colonies, de réduire ses forces navales sur les différents points du globe, de même que dans la Méditerranée, pour concentrer sa flotte dans les eaux anglaises. La meilleure preuve que l'Angleterre peut agir ainsi sans danger, c'est qu'elle le fait. Nous devons supposer qu'en exigeant ainsi elle suit les conseils d'hommes compétents, qui ont au moins autant de qualité que nous de décider des questions de stratégie, de dire combien l'Angleterre doit maintenir de navires dans la Manche, dans la mer du Nord, à Gibraltar, à Malte, dans les eaux chinoises et sur les autres points du globe.

Nous n'entreprendrons assurément pas de décider si l'Angleterre a raison ou tort d'agir ainsi. C'est une question qui ne concerne que l'amirauté et le gouvernement de l'Angleterre. Ce qui doit surtout nous occuper, c'est la partie du mémoire qui établit deux sortes de suprématies navales—la suprématie générale et la suprématie locale. Nous n'avons pas à nous inquiéter de la suprématie locale de l'Angleterre, puisqu'elle se charge d'y voir elle-même; elle y a toujours vu par le passé et elle y verra encore.

Ce que nous avons entrepris de faire, ce que je considère être de notre devoir et ce que je crois être le désir des Canadiens, s'ils sont bien renseignés sur la question, c'est d'assurer la suprématie générale de la marine anglaise et non sa suprématie locale. Pour cette dernière, nous nous en remettons aux hommes d'Etat éminents et aux fières populations de l'Angleterre, de l'Irlande et de l'Ecosse. Ce qui doit nous intéresser, le but vers lequel doivent tendre nos efforts, c'est la suprématie générale de la marine anglaise, vu que nous sommes au premier rang dans le brillant assemblage de nations qui forme l'empire britannique. Le premier rang, nous l'occupons par l'étendue de notre territoire; nous l'occupons par les origines de notre population; nous l'occupons par les ressources dont nous pouvons disposer· nous l'occupons par les avantages que la Providence a si généreusement prodigués à cette moitié septentrionale de l'Amérique du Nord, habitée par les descendants des deux plus grandes nations du monde, unies dans une rivalité fraternelle. Un pays comme celui-là ne peut manquer à son devoir.

Les événements de ces dernières années sont encore présents à la mémoire de tous et je n'en parlerai que brièvement. En 1909, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) prononça un discours que l'on cite encore comme un des plus éloquents qui ait été prononcé dans cette Chambre et dans lequel il déclarait que le temps était arrivé, pour les Canadiens, d'entreprendre la défense du Canada. Pourquoi ne l'avait-on pas fait dans les premières années de la Confédération? Pourquoi n'y avait-on pas songé, pendant les vingt ou vingt-cinq années que nos adversaires politiques ont été à la tête des affaires? Parce que les ressources du Canada ne le permettaient pas et parce que nous pouvions compter sur la protection de la marine anglaise. De plus nous étions en excellents termes avec nos amis les Américains et n'avions aucune complication internationale à redouter. Mais le temps est arrivé de mettre cette question à l'étude et elle fut amenée sur le tapis dans un moment opportun, après avoir figuré au Feuilleton pendant près de deux mois. J'ai eu toute occasion de me tenir au courant des délibérations de la Chambre, car une de mes attributions consistait à donner lecture des motions inscrites au Feuilleton, jour par jour, semaine par semaine, mois par mois, comme la chose est arrivée lors du débat sur la réciprocité.

L'honorable député de Toronto-nord souleva cette question à un moment ou l'attention publique, dans tout l'empire, était concentrée sur les questions navales; au moment ou M. McKenna venait de faire la sensationnelle déclaration que l'Angleterre n'était pas prête et qu'une invasion allemande était possible. Que fit le Parlement canadien dans cette circonstance? Les chefs des deux partis s'entendirent pour adopter une politique de coopération dans la défense du Canada et de l'empire. Malheureusement cette entente n'existe plus aujourd'hui. Le gouvernement canadien d'alors entreprit de jeter les bases d'un projet de défense, proportionné aux ressources du pays. Les ministres se rendirent en Angleterre pour consulter l'amirauté sur les meilleurs moyens à adopter. L'amirauté, comme on pouvait s'y attendre, conseilla la création d'une marine unique. Il n'y a qu'une marine en Russie, il n'y en a qu'une en France, il n'y en a qu'une en Allemagne. Mais en Angleterre la situation n'était pas la même et pour faire bien voir que l'empire britannique occupe une position bien différente de celle des pays que je viens de mentionner, je citerai les propres paroles de M. McKenna, le prédécesseur de M. Winston Churchill. M. McKenna mentionne les nations de l'empire qui avaient offert de construire des navires et de celles qui, vu l'insuffisance de leurs ressources, offraient une contribution. Ceux qui ont étudié l'histoire savent que celui qui vit à l'ombre du drapeau britannique est satisfait de son sort, parce qu'il est certain d'y trouver la justice, la liberté et de nombreux avantages qu'il ne trouverait nulle part ailleurs. Tous les membres de la grande famille impériale étaient disposés à apporter leur concours; les uns offraient des navires et les autres de l'argent. Le Canada était au nombre de ceux qui étaient disposés à s'établir à leur compte, et à construire une marine. Voici comment s'exprimait M. McKenna:

> Vu ces circonstances, le gouvernement de Sa Majesté a considéré que le temps était bien choisi pour tenir une conférence à laquelle seraient discutées de nouveau les relations entre les colonies et le Royaume-Uni,

concernant la défense impériale, et le 30 avril, il adressa une invitation aux ministres de la défense des quatre "dominions" et des colonies du Cap, leur demandant d'assister à une conférence, conformément aux dispositions de la première résolution de la conférence de 1907, pour y étudier la question générale de la défense navale et militaire de l'empire et, plus spécialement, pour étudier la résolution adoptée par le Canada et les propositions faites par la Nouvelle-Zélande et l'Australie.

Voici maintenant le passage le plus important, celui que je voudrais voir entre les mains de tous les électeurs du Canada, pour qu'ils fussent mis au courant de la question et comprissent ce que signifie l'organisation de la défense navale de l'empire:

Si la question de la défense navale impériale est considérée purement comme un problème de stratégie navale, on constate que la plus grande somme de puissance, pour une dépense spécifiée, est obtenue par le maintien d'une marine unique avec l'existence concomitante d'un seul entraînement et d'un seul commandement. Ainsi, au point de vue purement stratégique, on obtiendrait la plus grande somme de puissance si toutes les parties de l'empire contribuaient, proportionnellement à leurs besoins et à leurs ressources, au maintien de la marine anglaise.

Cependant, on a reconnu depuis longtemps qu'en définissant les conditions dans lesquelles il convient de développer les forces navales de l'empire, il faut tenir compte d'autres considérations. Il ne faut pas oublier les circonstances dans lesquelles se trouvent les différentes possessions d'outre-mer. Bien que toutes possèdent des éléments propres à faire prévoir de grands progrès en population, en richesse et en puissance, elles ont atteint des degrés différents de croissance. Leur position géographique leur a imposé des efforts intérieurs et extérieurs qui ont varié en nature et en intensité. Leur histoire et leur entourage physique ont provoqué un sentiment national individuel auquel il faut fournir le moyen de s'exprimer. Une simple contribution en argent ou en matériel peut être, pour une colonie, la forme la plus acceptable d'aider à la défense impériale. Une autre, bien que disposée à entretenir une marine locale et à la mettre à la disposition de la couronne, en cas de guerre, peut désirer jeter les bases d'une marine qui lui serait propre. Une troisième peut croire que la meilleure manière de concourir à la défense de l'empire est de se charger de certains services locaux qui, bien que n'étant pas directement d'une nature navale, relèveraient le gouvernement impérial de certaines dépenses qui, autrement, devraient être supportées par le budget de l'Angleterre.

Le principal devoir des prochaines conférences concernant la défense navale consisterait par conséquent, à déterminer la forme dans laquelle les gouvernements des différentes colonies pourront le plus utilement participer au fardeau de la défense impériale, en tenant légitimement compte des diversités politiques et géographiques.

Le gouvernement britannique est une institution qui se modifie; cependant, les hommes peuvent disparaître, mais les traditions du bureau de l'amirauté restent immuables. Nous trouvons ici l'aveu que la concentration de la flotte britannique serait une bévue colossale; que la mobilisation des navires de guerre anglais dans la mer du Nord—le péril se trouvant ailleurs—constituerait une erreur sérieuse au point de vue d'une tactique bien entendue. Des personnes dont l'opinion fait autorité en la matière, affirment que le point faible de la politique que l'amirauté poursuit à l'heure qu'il est se trouve dans une concentration outrée. Observons, toutefois, que tout cela ne nous concerne pas directement; il nous importe avant tout d'accomplir l'obligation qui nous incombe, ce devoir, c'est de pourvoir à la défense du Canada. En remplissant cette mission, nous défendons l'empire et, en prenant cette attitude, nous garantissons au peuple de ce pays tous les avantages et tous les profits qu'il peut raisonnablement espérer obtenir et remettre, tel un leg précieux, aux générations futures: je parle du respect des droits dont jouit le moindre sujet britannique en ce qui tend à protéger sa vie, sa liberté et tous les privilèges qui lui sont chers et sacrés. Nous jouissons de toutes ces libertés sous le drapeau de la Grande-Bretagne; ce motif seul devrait convaincre la présente administration de la nécessité où elle se trouve, en cette circonstance exceptionnelle, de soumettre à la population de ce pays la question importante de savoir si sept millions et demi—je pourrais dire huit millions environ de Canadiens—peuvent eux-mêmes arrêter une politique qui convienne et au Canada et à l'empire, ou si ces fidèles sujets de Sa Majesté doivent obéir au mot d'ordre qu'il plaît au premier venu d'entre les fonctionnaires de ce bureau de leur communiquer. J'estime que le premier ministre du Canada commet une grave erreur en s'imaginant que, du fait qu'il contribue $35,000,000, qu'il obtient voix au chapitre qui exerce la haute main sur la politique étrangère de l'Angleterre, notre pays se trouve à profiter d'un avantage exceptionnel. C'est plutôt le contraire qui nous serait profitable. Je crois qu'il vaut mieux pour le Canada donner $35,000,000 pour être débarrassé des ennuis des complications de la politique européenne—de ceux de la diplomatie qui s'exerce dans le cas de la Chine, de la Perse ou de toute autre nation où nous n'avons d'autre intérêt qu'en ce qui a directement trait aux affaires de notre propre pays. C'est une vérité reconnue que l'Angleterre peut compter sur le Canada. Si elle était en péril dans l'océan Pacifique; si son prestige était menacé dans l'océan Atlantique; s'il lui fallait lutter dans le Sud, il ne se trouverait pas un seul Canadien digne de ce nom qui ne se présentât prêt à renouveler les exploits que ses an-

cêtres ont accomplis librement au cours de tout un siècle de l'histoire de son pays.

Nous sommes les meilleurs juges de ce qui se passe au Canada; nous savons quel serait l'effet dans ce continent de l'Amérique du Nord d'une fausse orientation vers un autre but. Ignorés dans l'empire, nous ne le voulons pas; nous demandons à assumer notre part des obligations impériales; oui, mais nous n'entendons pas marcher dans les ténèbres ni être trompés—j'emploie ce terme dans un sens qui ne comporte de sous-entendu malveillant—par cette théorie d'après laquelle par le simple fait qu'un membre du cabinet canadien se rendra à Londres pour faire partie du comité de la défense impériale, ce ministre sera nécessairement consulté sur tout ce qui a trait à la paix ou à la guerre. Se trouve-t-il quelqu'un qui croit qu'à une période critique—à un temps où la guerre pourrait être déclarée, ainsi qu'elle le fut en 1870 par l'envoi de cette dépêche restée historique de l'ambassadeur d'Allemagne auprès de l'empereur des Français au chancelier de son pays—se trouve-t-il quelqu'un, dis-je, qui croit que dans une occurrence de cette gravité, ou que dans le cas de toute question dont la solution peut entraîner la guerre ou assurer la paix, le gouvernement britannique consultera les représentants du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande ou du Sud-Africain? Nous n'habitons pas un paradis de fous! En vérité, quiconque a étudié tant soit peu cette question en viendra à la conclusion que cette représentation ne signifie rien pour nous. Elle serait, en outre, un grand embarras pour le gouvernement britannique.

L'honorable premier ministre a parlé d'une coopération et d'une union plus étroites avec l'empire; il a mentionné une participation plus grande dans le cas des obligations auxquelles la mère patrie doit faire face et qui ne sont pas d'une nature financière, parce qu'elles ne signifient rien dans le cas qui nous occupe, mais de celle qui incombe à la Grande-Bretagne lorsqu'il s'agit pour elle de déclarer la guerre ou de maintenir la paix. L'honorable premier ministre du Canada est un partisan déclaré de l'impérialisme. Le Canada est un pays libre et nous vivons, pour notre plus grand avantage, dans un siècle où dominent la liberté de la pensée et celle de la parole qui exprime cette dernière. Libre au premier ministre du Canada de nourrir les vues qu'il lui plaît de concevoir à l'endroit de relations plus étroites avec l'empire. A l'instar de tout honorable membre de cette Chambre, je puis avoir mes opinions: toutefois, avant d'être partie à cette nouvelle entente, de souscrire au paiement de cette somme—attitude que mes électeurs ne m'ont pas autorisée de tenir—et de consentir à payer $35,000,000 à seule fin d'obtenir admission, même par une porte détournée, au conseil où se discute la politique étrangère de la Grande-Bretagne, je tiens à rappeler ce qu'il est advenu d'un projet conçu il y a deux ans par un autre ardent impérialiste, sir Joseph Ward. Ce dernier, certes, prônait l'impérialisme envers et contre tous; il se serait rangé du côté de la politique qu'a prêché avec tant de zèle, au cours de l'année dernière, la presse jaune du Canada et celle de l'Angleterre. Eût-il habité le Canada, il aurait fait partie de l'ancienne ligue de la fédération impériale qui avait pris l'habitude—qu'elle a continuée dix années avant de mourrir de sa belle mort—de se réunir dans la salle du comité des chemins de fer ici-même. Qu'est-il advenu de tous les rêves et de tous les projets que ces gens-là carressaient avec tant d'amour? L'air vaporeux et léger les a emportés bien loin—jusque dans l'abîme de l'oubli complet. Il était le projet même conçu par un homme qui représentait la Nouvelle-Zélande, l'une des colonies impérialistes à outrance, affirmait-on. La position de la Nouvelle-Zélande diffère de celle du Canada. Il s'agit d'une île de l'océan Pacifique méridional; elle se trouve peu éloignée d'un groupe d'îles qui relèvent en quelque sorte de la France et d'autres pays souverains. De l'autre côté, à quelques heures à peine de navigation, on trouve le Japon et la Chine, c'est-à-dire, le grand problème de l'Orient, si je puis m'exprimer ainsi. La Nouvelle-Zélande peut être attaquée en tout temps. Aussi, désirait-elle une union plus étroite avec l'empire et, se trouvant alors dans l'impossibilité d'organiser une marine de guerre complète, elle acquit un dreadnought. Mais écoutons ce que demandait le premier ministre de la Nouvelle-Zélande:

Considérant que l'empire a atteint aujourd'hui cette phase de développement qui rende nécessaire la création d'un conseil d'Etat impérial...

Nous n'aurons donc pas un conseil d'Etat impérial, mais un conseil de défense dont l'importance sera moindre; un conseil d'Etat impérial aurait joui de certains pouvoirs exclusifs, tandis que le comité de défense n'est qu'un simple bureau de consultation, ainsi qu'on la expliqué. (Lisant):

...composé des représentants de toutes les colonies autonomes de l'empire, servant en théorie et en fait de conseil au gouvernement impérial sur toutes questions affectant les intérêts des colonies autonomes que Sa Majesté possède au delà des mers.

Et quelles étaient les données sur lesquelles reposait cette résolution?

1, Unité impériale; 2, organisation de la défense impériale; 3, égale distribution du fardeau de la dépense entre toutes les parties de l'empire; 4, représentation des colonies autonomes d'outre-mer au parlement impé-

rial pour—dans tout ce qui se rattache à la défense de l'empire—arrêter la paix ou déclarer la guerre; décréter les contributions à la défense impériale, la politique étrangère en tant qu'elle affecte l'empire et régler toutes autres questions d'une nature semblable qui concerne l'empire, les traités internationaux qui intéressent celui-ci, enfin, toutes autres matières d'une nature impériale que l'on pourrait, à la suite d'une entente, soumettre à tel parlement.

Tel était, dans ses grandes lignes, le projet que l'on énonçait de la création d'un nouveau bureau de l'empire, un nouveau parlement impérial qui se serait occupé du maintien de la défense, de l'unité de l'empire et qui aurait débattu toutes les questions qui se rattachaient à ce dernier, en général. Le projet soumis par sir Joseph Ward allait beaucoup plus loin que ne va celui que le très honorable premier ministre nous soumet aujourd'hui; qu'en a-t-on fait? Il fut repoussé et condamné par les représentants de toutes les colonies à cette conférence; je crois donc avoir raison de citer à nouveau quelques-unes des paroles qu'a prononcées M. Asquith, qui remplit aujourd'hui la fonction de premier ministre d'Angleterre:

Dans un discours très habile et très intéressant, sir Joseph Ward a soumis une proposition concrète, mais qu'aucun des représentants des autres colonies autonomes n'a pu accepter. A quoi se résumerait, en réalité, la proposition de sir Joseph Ward? Elle serait de nature à restreindre, sinon à la détruire complètement l'autorité du gouvernement du Royaume-Uni dans des questions aussi graves que le sont celles de l'orientation de la politique étrangère, de la conclusion des traités, du maintien de la paix ou de la déclaration de la guerre. La responsabilité du gouvernement impérial, subordonné au parlement impérial, dans ces questions, ne saurait être partagée et l'existence simultanée et étroite avec le gouvernement du Royaume-Uni du corps dont il est question, et qui jouirait de l'autorité et des pouvoirs dont on parle, serait fatale au système de responsabilité que nous avons maintenant. Cette institution aurait, en outre, le droit d'imposer aux colonies autonomes un pouvoir que ne voudraient peut-être pas exercer quelques-unes d'entre elles qui, dans nombre de cas, entraînerait des dépenses qu'il faudrait acquitter au moyen d'impôts, bien que la population de la colonie autonome concernée pût ne pas approuver cette politique. Parlant au nom du gouvernement britannique, je dois dire qu'il lui serait impossible d'accepter une proposition aussi contraire au principe essentielle qui sont le véritable fondement de l'empire et que l'on a toujours observés religieusement.

Parlant au nom du gouvernement britannique, de ce gouvernement qui nous a adressé ce mémoire, non de son propre mouvement, mais à la demande pressante du premier ministre canadien, il dit:

Parlant au nom du gouvernement britannique, je dois dire qu'il ne peut accepter une proposition aussi contraire aux principes essentiels qui sont le véritable fondement de

M. MARCIL (Bonaventure).

l'empire et que l'on a toujours observés religieusement.

Voilà le chapitre qui termine cette phase de l'impérialisme. Nous pouvons maintenant nous occuper d'un autre chapitre qui se rattache à notre représentation en Grande-Bretagne par un ministre canadien; je n'estime pas, cependant, qu'on doive prendre tout cela au sérieux. Je plaindrais le ministre canadien qu'on enverrait en Grande-Bretagne, s'il lui fallait avant tout se renseigner à fond sur les moindres détails de la politique britannique; il serait obligé de consacrer toute sa vie à ce travail qui pourrait mettre en danger sa sérénité d'esprit et abréger ses jours. Mais qu'adviendrait-il de ce ministre canadien du moment qu'il aurait assisté aux séances de ce comité de défense? Serait-il responsable à ce Parlement? Nous devrons acquitter ses appointements et ses dépenses; d'après la Constitution, les ministres sont responsables à la Chambre et les membres de celle-ci au peuple qui les élit. Ce ministre reviendra-t-il nous faire son rapport annuel et ce document nous sera-t-il soumis? Pourrions-nous modifier les décisions qu'il aura prises, ou bien aura-t-il le pouvoir d'arrêter la main de la Grande-Bretagne jusqu'à ce que le Parlement ait été consulté, même s'il s'agissait de limiter à nouveau les frontières de l'Abyssinie? S'il faut en croire les journaux, des complications ont surgi en ce pays hier; pour la dixième ou la douxième fois on a annoncé la mort—qui sera regrettée—de Ménélick, roi d'Abyssinie. Cette fois l'on semble admettre que le vieux monarque est réellement mort. C'était un homme d'une importance exceptionnelle dans son pays; c'était le roi des rois. Il avait conclu un traité avec la Grande-Bretagne; cette convention figure à la première place dans cette liste commençant par "A"; l'une des clauses importantes de ce traité décrète que la route des caravanes qui doivent passer par les montagnes de l'Abyssinie sera maintenue et qu'elle sera ouverte aux sujets britanniques—et aux représentants du Canada, s'il se rend en ce pays étudier sur place cette question importante. Ce ministre agira-t-il comme bon lui semblera et sans être soumis à l'autorité de ce Parlement, ou devra-t-il assumer sa part de responsabilité en tout ce qui se rapporte à la paix ou à la guerre et que devra règler le gouvernement britannique?

S'il assume la responsabilité de la guerre, il nous faudra commanditer l'entreprise; il nous faudra taxer le peuple canadien pour le coût de cette guerre, quelle qu'elle soit. J'ai beaucoup de confiance envers le peuple britannique. Nous croyons que la Grande-Bretagne ne fera jamais une guerre d'agression. Elle a tout intérêt à ne pas faire une guerre d'agression, parce qu'elle occupe une position dominante et a tout intérêt à maintenir la paix. Mais, supposons

qu'elle fasse une guerre d'agression, ou toute autre espèce de guerre, est-ce qu'un membre quelconque de notre cabinet sera autorisé à approuver la déclaration de guerre, et s'il approuve cette déclaration, lui donnerons-nous l'appui d'un impôt imposé au pays? S'il est consulté à propos de la déclaration de guerre, fera-t-il rapport ici, et attendrons-nous que son rapport soit soumis à la Chambre? Sera-t-il renvoyé à un comité spécial chargé de faire une enquête; ou le ministère de la Justice fera-t-il un rapport pour constater si cette déclaration est en conflit avec la constitution du Canada? Monsieur l'Orateur, je ne veux pas me servir d'un langage qui ne serait pas parlementaire, mais cette proposition me paraît absolument ridicule. Nous n'avons rien à démêler dans la politique étrangère de l'empire. L'empire peut parfaitement se passer de notre concours. Mais ce que nous voulons faire, ce que nous avons fait, et ce que nous devons continuer à faire en ce qui concerne le Canada, c'est d'insister pour qu'aucune décision ne soit prise avant que le Canada ait décidé, par l'entremise de ses autorités régulièrement constituées, de ce qui doit être fait. En tant qu'il s'agit de contribuer au maintien de l'empire, nous y contribuons maintenant. Quel serait le prestige de l'empire britannique s'il perdait ses possessions de l'Amérique du Nord? Est-ce que le Canada n'est pas le plus beau joyau de la couronne britannique? Y a-t-il un homme qui soit prêt à déclarer que si demain l'Angleterre avait besoin d'aide, le Canada ne s'élancerait pas sur la brèche pour donner libéralement son appui, son argent, son sang et ses navires si cela était nécessaire? Mais, heureusement, cela n'est pas nécessaire au moment actuel.

Malheureusement, nous n'avons pas encore atteint l'âge d'or. Au lieu de mettre en pratique les préceptes énoncés il y a vingt siècles, les nations de la terre en sont encore aux pratiques du passé.

Mais, comme un homme d'Etat l'a fait remarquer, les guerres d'autrefois, qui étaient en quelque sorte permanentes, sont prévenues aujourd'hui par l'entretien d'armements énormes. Ce n'est qu'au moyen d'énormes appareils de guerre que les conflits armés sont évités et je préfère l'entretien d'armements énormes aux massacres impitoyables qui avaient lieu dans l'ancien temps.

Je ne veux pas insister davantage sur cette question. Je veux tout simplement en examiner la dernière phase et démontrer comme quoi ce Parlement n'est pas, dans le moment, en mesure de se prononcer sur ce sujet. D'abord, nous ne croyons pas que l'empire ait besoin de cette contribution. L'empire est riche; il a une flotte puissante et qui fait de son mieux pour répondre à tous les besoins. Le gouvernement impérial dit qu'il n'y a rien à craindre et l'opposition britannique accepte cette déclaration. L'envoi de trois navires de guerre, dépourvus d'équipage, et dont l'entretien devra être payé par le contribuable britannique, ne serait pas une solution du problème de la défense impériale, de l'unité impériale et du progrès impérial. Nous n'avons pas les renseignements, si nous en avons le désir et la compétence, pour juger de la nécessité d'une pareille mesure au moment actuel. Originaire, comme je le suis, de la province mère du Dominion, je désire démontrer qu'à la dernière élection nous avons eu un désaccord qui m'a laissé l'impression que nous ne sommes pas encore prêts à nous prononcer sur cette question. De l'autre côté de la Chambre siègent un certain nombre de députés qui ont donné aux collèges électoraux qui les ont élus l'assurance qu'il n'y aurait aucune sorte de contribution navale ou autre avant que le peuple du Canada ait été consulté. Je sais qu'on l'a déjà nié, mais les faits sont là, les journaux sont là, et les gens qui ont entendu ces déclarations sont là. Bon nombre de députés qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, se sont engagés à ce que nulle marine canadienne, nulle entreprise de ce genre ne soit organisée, en tant que cela dépendrait d'eux, avant que le peuple canadien ait été consulté. A leur tête figurait l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) que nous regrettons de voir absent de la Chambre pour cause de maladie, mais dont la présence et dont la participation au présent débat eussent été très précieuses. Cet honorable député a occupé une position éminente en cette Chambre.

Je crois qu'il est le seul survivant du parti conservateur qui ait été élu en 1896 dans la province de Québec. C'est un homme qui, chaque fois qu'il a pris part à un débat, s'est placé à un point de vue élevé et a donné à cette Chambre des renseignements précieux. Deux ou trois fois, au cours de la dernière législature, il a soutenu qu'il ne devait y avoir ni contribution, ni marine canadienne avant que le peuple eut été consulté. Le parlement a été dissous, l'honorable député de Jacques-Cartier a été réélu dans son propre collège électoral sur la foi de ce programme et de cette promesse. Il est venu ici et il a tenu cette promesse. Lorsque le premier ministre a soumis à ces collègues le mémoire de l'amirauté, l'honorable député de Jacques-Cartier a dit: "J'ai promis à mes électeurs que je ne voterais pas pour cette contribution, ni pour aucune contribution avant qu'ils soient consultés et avant que cette question soit soumise au peuple canadien." Il a adopté le moyen constitutionnel consistant à offrir sa démission au premier ministre et il est sorti du cabinet, mais il reste

encore membre de cette Chambre, et comme je l'ai dit, il est malheureux qu'il ne soit pas ici pour nous donner le bénéfice de ses opinions. Nous espérons tous qu'avant la fin de la session il sera en état de nous revenir.

Avec lui, dans la province de Québec, était l'un de ses journalistes les plus brillants, un homme qui était jadis membre de cette Chambre, qui a jadis occupé une position éminente dans le parti libéral, qui semblait être un homme d'avenir dans nos rangs, mais qui nous a quittés parce que ses opinions différaient des nôtres. Je n'ai pas le temps de condamner ni d'approuver la ligne de conduite qu'il a suivie. Qu'il me suffise de dire que, pour une raison ou pour une autre, il s'est détaché de notre parti et est devenu, comme il le disait lui-même, indépendant. Il a trouvé dans le programme de l'honorable député de Jacques-Cartier ce qui était nécessaire au but qu'il poursuivait.

Il a accompagné l'honorable député de Jacques-Cartier dans diverses parties de la province de Québec, et comme c'était un orateur éloquent, un travailleur bien renseigné, un homme capable sous un grand nombre de rapports, il a attiré beaucoup d'attention dans la province de Québec. Il a fait des promesses qui sont en blanc et en noir. Elles ne sauraient être niées. Il les réitère aujourd'hui. "Nous promettons au peuple, dit-il, qu'il devra être consulté avant qu'une entreprise de ce genre puisse être faite par l'un ou l'autre des partis politiques." L'élection a eu lieu. Un certain nombre de députés ont été envoyés au Parlement par la province de Québec. Ils siègent à votre droite, monsieur l'Orateur. Ils auront, au cours du présent débat, l'occasion d'expliquer leur attitude, et ils se doivent à eux-mêmes, ils doivent à leurs commettants et ils doivent aux traditions politiques qui ont prévalu en ce pays, d'expliquer leur attitude. Je n'ai nul droit de savoir ce qu'est cette attitude au moment actuel. Nous le saurons en temps et lieu. Nous l'apprendrons de la manière régulière, mais en attendant, me sera-t-il permis de donner la conclusion d'un article dû à la plume d'un homme dont j'ai parlé il y a un instant et qui a paru il y a quelques semaines? Inutile pour moi d'ajouter que cet homme est M. Henri Bourassa. M. Bourassa a été l'adversaire indéfectible de toute contribution à l'empire si le peuple n'est pas consulté et il a été fidèle à ce programme. Durant la dernière campagne, lui et son allié, l'honorable député de Jacques-Cartier, ont eu d'immenses assemblées dans toute la province de Québec. Si l'on avait besoin de témoins vivants, on pourrait les trouver pour attester la vérité de cette déclaration. M. Bourassa a publié bon nombre d'articles dont la lecture est toujours intéressante, bien qu'on ne partage pas toujours les opinions qui y sont exprimées, mais il y en a un qui a été publié le 11 décembre 1912 dans le "Devoir". Il a pour titre:

Le programme naval de M. Borden, aussi abominable aujourd'hui qu'il l'était hier.

Il condamnait les propositions de l'ancien Gouvernement, il condamnait les propositions du Gouvernement actuel, puis il donnait ses raisons pour qu'aucune mesure de ce genre ne devrait être prise avant que le peuple ait été consulté. Permettez-moi de lire les conclusions de l'article:

L'un n'est que la deuxième édition, considérablement augmentée, mais non corrigée, de l'autre. Le chiffre de la contribution a presque doublé, mais le principe et les motifs sont les mêmes.

C'est, plus que jamais, le programme abominable condamné à Saint-Eustache, Saint-Henri, Saint-Rémi, Grand-Mère, Longue-Pointe, Montmagny, Nicolet, partout où les résolutions de Saint-Eustache ont été lues et relues et ratifiées par la levée des mains et par de patriotiques acclamations. C'est le programme qui a été écrasé à Drummond-Arthabaska, ainsi que celui du parti libéral. C'est le programme que M. Monk a combattu avec nous, depuis la date de son discours à Lachine jusqu'au 21 septembre 1911. C'est le programme condamné par MM. Nantel, Coderre, Pelletier, Blondin, Sévigny, Lespérance, Guilbault, Bellemare, Boulay, Lavallée, Paquet, Rainville, ainsi que par MM. Achim, Barrette, Lamarche et Mondou.

Tous ces messieurs sont membres de cette Chambre.

Et dans cette condamnation ils étaient appuyés par MM. Tellier, Patenaude, Cousineau, Plante, Renaud, D'Auteuil, Girard, Lafortune, membres conservateurs de l'assemblée législative, ainsi que MM. Lavergne, Prevost et Bourassa. Ce programme nous continuons à le condamner et à le combattre, parce que nous le trouvons aujourd'hui comme nous le trouvions hier, faux et mauvais. A nos yeux il est, comme la loi Laurier, contraire aux principes du gouvernement responsable pour l'avenir du Canada, contraire même aux véritables intérêts de l'empire dont il rompt l'équilibre.

Et aujourd'hui, comme avant la deuxième lecture de la loi Laurier, je n'hésite pas—moi qui n'ai jamais menti à mes promesses—de dire aux représentants du peuple, principalement à ceux qui se sont solennellement engagés à n'accepter aucune législation de cette nature sans qu'elle soit soumise au peuple; Vous n'avez pas le droit de voter cette loi sans consulter le peuple.

(Signé): HENRI BOURASSA.

Si nous devons accepter le témoignage de ce gentleman—et il n'y a pas de raison pour que ce témoignage ne soit pas accepté par les honorables membres de la droite, parce que, à la dernière élection, il a combattu côte à côte avec eux—alors si les membres de cette Chambre se sont engagés en faveur d'un tel programme, nous perdons

M. MARCIL (Bonaventure).

notre temps ici, car, que deviendrait le Gouvernement si les honorables députés qui ont contracté semblable engagement votaient contre lui sur cette question, la plus importante qui ait jamais été soumise au peuple canadien. Au lieu du silence qui règne sur les banquettes ministérielles, nous devrions avoir de plus amples explications et plus de lumière au sujet de cette question.

La population du Canada, celle de la province de Québec, les habitants des circonscriptions que ces messieurs représentent ont le droit de savoir si ceux-ci ont raison et si M. Monk a tort. Il est du devoir de la loyale opposition de Sa Majesté de faire en sorte que l'affaire soit tirée au clair. Nous voulons que le peuple canadien sache qu'un membre de cette Chambre, après avoir été élu, doit tenir les promesses qu'il a faites à ses électeurs.

Nous savons que le peuple canadien ne reculera pas devant le devoir qui lui incombe, si devoir il y a, de maintenir l'empire. A mon idée, on n'a pas prouvé que la Grande-Bretagne ait besoin de cette somme d'argent. Elle ne l'a pas demandée; ell est humiliée aux yeux de l'univers par le don qu'on lui offre. Les Canadiens ont un devoir plus noble et plus grand que celui de verser $35,000,000 afin de se soustraire à leur obligation de défendre leur territoire sur terre et sur mer.

Lorsque les fondateurs de la Confédération se sont rendus à Londres et ont demandé l'adoption de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, le palladium des libertés canadiennes, ils ont assumé des responsabilités qui retombent sur nous, les héritiers de leur politique. Il est de notre devoir d'observer le pacte conclu avec le gouvernement britannique lorsque la Grande-Bretagne nous a accordé nos libertés. Nous nous sommes engagés à défendre cette partie de l'empire et nul Canadien, digne de ce nom, n'y manquera lorsque le temps viendra. Et si je connais les sentiments de la loyale opposition de Sa Majesté elle est décidée à remplir ce devoir jusqu'à ce que le peuple canadien ait rendu le verdict définitif.

M. E. M MACDONALD: (Pictou): Monsieur l'Orateur, le sujet qui s'impose a l'attention de la Chambre a été mis sur le tapis au milieu des cris de triomphe du premier ministre le 5 de décembre dernier, et les journaux conservateurs l'ont acclamé hautement. A l'ouverture du Parlement, le premier ministre ne s'est guère empressé de déposer ce projet de loi qui, disait-il, était la seule et unique raison de la convocation des Chambres avant les vacances de Noël. Lorsqu'il l'a communiqué à la Chambre le 5 décembre, il a commis une irrégularité qui a retardé le débat pendant une autre semaine, et lorsque le Parlement a cessé ses travaux pour la fête de Noël, nous n'avions eu que six jours pour discuter le projet de loi.

De plus, après les vacances, la discussion s'est poursuivie pendant deux ou trois jours, mais d'autres questions évidemment plus importantes pour le ministère ont été mises sur le tapis et le Gouvernement a traité le projet de loi de contribution comme un projet n'ayant pas d'importance.

Si j'employais le langage élégant dont le ministre des Travaux publics s'est servi à une époque moins avancée de la session, je dirais que la presse stipendiée qui appuie le ministère canadien exige maintenant que le Parlement adopte immédiatement et sans plus tarder ce projet de loi. Et n'oubliez pas, monsieur l'Orateur, qu'elle émet cette exigence en dépit du fait, qu'on ne comprend pas hors de cette enceinte mais qu'on comprend fort bien dans ces murs, que, jusqu'à ce jour, ce grand projet du ministère n'a pas été régulièrement communiqué à la Chambre et que la première lecteure du bill n'a pas eu lieu d'une façon régulière.

Ce que nous discutons actuellement, ce n'est pas ce projet naval annoncé à cor et à cri, mais un projet de résolution, un préliminaire du bill, qui aurait dû être déposé le 5 décembre dernier. Il est vrai que le bill qui, au dire de la presse conservatrice, devrait être adopté sur l'heure et sans plus de débat, n'a jamais été régulièrement soumis au Parlement.

J'ai entendu les déclarations du ministre des Finances qui laissait entendre il y a quelque temps qu'il nous dirait comment ce projet de loi assurerait le salut de l'empire. Non content de sauver le Canada, tâche trop infinie pour ce législateur qui n'est entré au Parlement que depuis un an et demi, il devrait signaler non seulement à la population canadienne, mais aux habitants de la métropole, ce qui était de l'intérêt de l'empire et comment son salut pouvait être assuré. Il est plutôt lent à entreprendre cette grosse tâche. Il y a des hommes d'Etat qui connaissent quelque peu l'empire et les devoirs et les rapports mutuels de cette famille des nations, et ces hommes ont traité cette question. Avant que le ministre des Finances fasse prévaloir ses idées, il devra prouver que lord Milner se trompe entièrement au sujet des rapports qui doivent exister entre le Canada et l'empire. Le ministre des Finances, qui est entré dans la vie publique depuis un an et demi, entend dire aux habitants de l'empire qu'il en sait plus long, relativement à la fondation des empires, que M. Deakin, ci-devant premier ministre d'Australie, ou que M. Fisher, le premier ministre actuel. Le ministre des Finances engage le peuple canadien à croire qu'au sujet des relations navales qui doivent exister entre les colonies et la métropole, il en sait plus long

que lord Beresford ("Candor Charlie") qui est censé être le favori des unionistes de la Grande-Bretagne, les amis de cœur des députés de la droite. J'émettrai l'idée que bien que sa tâche soit ardue, le ministre des Finances devrait se mettre immédiatement à l'œuvre et nous laisser savoir ce qu'il a à dire sur le sujet.

De plus, n'entendons-nous pas parler le ministre du Revenu de l'intérieur? Ceux d'entre nous qui faisaient partie de la dernière législature se rappellent la vigueur et l'opiniâtreté avec lesquelles il blâmait tous les projets soumis à la Chambre et tendant à donner quelque chose à la mère patrie pour des dépenses navales. Le ministre du Revenu de l'intérieur est non seulement tenu d'expliquer ce qu'il a déjà dit devant la Chambre et devant le pays, mais il devrait faire connaître à la Chambre et au pays pourquoi il est ici en qualité de ministre du Revenu de l'intérieur.

Monsieur le secrétaire d'Etat (M. Coderre), lui aussi, devrait nous dire non seulement pourquoi il occupe un siège en cette enceinte, mais comment il a obtenu ce siège. Quant aux autres députés de la droite dont les déclarations antérieures sont consignées par écrit, leur rôle et leur devoir sont si évidents qu'ils ne firent qu'adopter la tactique de l'autruche—se cacher la tête dans le sable dans l'espérance que personne ne les verra—s'ils se tiennent cois; le silence ne leur servira de rien. Quant aux membres de la droit qui n'ont pas pris la parole sur cette question, tout ce que je puis croire, c'est qu'ils ont suivi l'avis que donne l'amiral dans Pinafore:

> Stick close to your desks and never go to sea,
> And you all may be rulers of the King's navee.

Cependant, ces messieurs ont complètement négligé de justifier la situation anormale dans laquelle ils se trouvent aujourd'hui et qui est en contradiction avec toutes les traditions de l'empire depuis que les colonies américaines s'en sont détachées. Leur silence ne change ni ne cèle le fait que nous nous occupons d'un des problèmes les plus graves qui aient jamais été soumis au Parlement, d'un problème dont les conséquences se feront sentir non seulement de nos jours, mais dans toute la suite de notre histoire. Et la droite ne saurait se soustraire à sa responsabilité par son silence. Nous devons aborder impartialement et visiblement la discussion de cette question.

Ceux d'entre nous qui ont eu le privilège de faire partie des législatures précédentes savent que cette question nous est soumise depuis quatre ans sous différentes formes. La droite doit avouer qu'il est dans ces murs des hommes qui ont foi en l'avenir de ce pays, qui ont d'autres mobiles que le seul désir d'assurer le succès de leur parti, qui ont espéré, pendant toute leur carrière parlementaire, maintenir constamment fort et indissoluble le lien qui unit cette grande nation aux autres nations qui forment l'empire. Telles sont les aspirations de quelques-uns d'entre nous, et c'est à ce point de vue que j'aimerais discuter la question. C'est la crainte que des projets comme celui-ci mettent en danger ce lien et amènent un état de choses qui ne nous permettra pas de maintenir le lien qui nous attache à l'empire et que nos pères nous ont confié et que nous devrions nous efforcer de transmettre intact à nos enfants, c'est cette crainte, dis-je qui nous fait envisager ce problème comme un problème de la plus grave importance.

Nous avons eu un demi-siècle de vie nationale, un demi-siècle pendant lequel nous avons travaillé dans les conditions que nous a faites le Parlement impérial, conditions qui exposent en termes clairs les droits et les pouvoirs du Parlement canadien et le rang qu'occupe le peuple canadien. Quant à l'aspect particulier des pouvoirs du Canada que nous étudions maintenant, ce n'est qu'en 1910 que nous avons adopté une loi navale et tenté d'exercer les privilèges que nous a conférés la loi de l'Amérique septentrionale anglaise.

En 1867, il a été déclaré que le Parlement serait souverain en ce qui concerne la paix, l'ordre et la bonne administration du pays et tout ce qui a trait aux services de l'armée et de la marine, et c'est parce que ces pouvoirs nous ont été conférés en 1867 que le Parlement doit se mettre à l'œuvre pour résoudre ce problème. Nous nous sommes occupés de la milice en 1867 d'une manière qui a paru satisfaisante depuis. La milice, organisée et rétribuée par le peuple canadien, veille à la paix et au bon ordre du pays, et, ainsi que nous l'avons démontré en 1900, elle est libre en temps de guerre de venir en aide à la mère patrie.

En 1910, nous avons formé le dessein d'exercer le droit qui nous a aussi été conféré en 1867, en établissant un service naval qui est pour ce pays ce que la milice a été depuis des années. Cependant, les députés de la droite se présentent aujourd'hui avec une proposition qui ne s'harmonise pas avec les conditions posées en 1867, et qui nous obligent à suivre une ligne différente de celle que les fondateurs de la Confédération, tels que Macdonald et Cartier, considéraient comme la véritable ligne de conduite à suivre—et j'en parlerai plus longuement plus tard.

Nous étudions aujourd'hui un projet entièrement nouveau, relativement à ce que le Canada devrait faire au sujet du service naval dans son propre intérêt et pour le bien de l'empire. Je le répète, nous ne rendons pas des lois pour le présent, mais

pour toujours, et les méthodes que nous suivrons pour décider du sort de ce projet sont celles qui nous guideront à l'avenir, car nos amis de la droite ont inclu dans cette proposition l'abrogation de la loi navale adoptée en 1910.

Il est vrai que le bill soumis au Parlement ne le dit pas dans ces termes formels, mais les déclarations du ministre de la Marine font comprendre que la politique du Gouvernement actuel est d'abandonner la loi, et partant, le principe qui décrète la création d'une marine pour la défense du Canada. Le Gouvernement nous offre cette solution du problème; il veut le résoudre au moyen d'une contribution. La question se pose donc comme suit: Contribution ou pas de contribution, cela règle-t-il la question à tout jamais?

D'une façon générale quel sera l'effet de cette loi sur l'avenir du Canada? Pour résoudre ce problème nous avons à choisir entre deux alternatives: ou continuer à être une des nations composant l'empire, chacune réglant, à sa manière et suivant ses conditions, les problèmes locaux tout en s'unissant aux autres dans les cas de nécessité; ou nous devons avouer que nous n'avons pas d'hommes, pas d'artisans, pas de force, qu'au lieu de faire notre part, comme font les Australiens, nous abandonnons notre rang comme nation, et consentons, au sujet de cette question de suprême importance, à toujours marcher derrière les autres nations sœurs qui composent l'empire. Voilà ce que l'on nous propose.

Qu'est-ce que nos descendants diront de nous? Je suppose que tous les membres de cette Chambre sont pleins d'enthousiasme pour l'avenir du Canada, de cet enthousiasme qui s'est emparé de notre population pendant les dix et quinze dernières années, enthousiasme qui fait que nous sommes fiers de notre pays et avons confiance dans son avenir, enthousiasme qui anime toute les classes de la société et qui a été la cause de progrès matériels comme nous n'en avons jamais vu depuis le commencement de notre histoire. Devons-nous nous arrêter dans cette voie de progrès? Veut-on que nous nous arrêtions ou que nous reculions ou que nous progressions?

Qu'est-ce que les fiers Canadiens qui viendront après nous, lorsque la population du pays sera de quinze ou vingt millions d'âmes, penseront de ceux qui dans ce débat ont avoué notre impuissance à nous conduire comme des hommes et comme des Canadiens en face de tout l'empire? Le pays sera-t-il satisfait de se voir sans défense aucune dans l'empire, sans chantiers maritimes ou sans navires, sans flotte de guerre ou marchande? Acceptera-t-il ce principe ou déclarera-t-il son indépendance? Si les honorables membres de la droite ne veulent pas dire ce qu'ils pensent sur cette question, ils devraient au moins considérer si le premier ministre avait raison ou tort en 1909 lorsqu'il déclarait que le principal danger qu'il voyait dans une contribution était qu'elle tendrait à affaiblir les liens qui nous unissent à la mère patrie. Les Canadiens de 1925 seront-ils fiers du premier ministre qui, après avoir déclaré qu'une contribution signifiait séparation, propose de résoudre le problème de la défense navale en offrant une contribution? Pour moi je prétends que nous devons, comme véritables amis de l'empire, être à la hauteur de notre responsabilité, et agir de telle façon que les conditions que nous allons créer et la direction que nous allons donner à la politique navale ne souffriront aucun doute, et seront à la hauteur du patriotisme et de la fierté des Canadiens qui viendront après nous. Tel est le devoir qu'il nous faut remplir aujourd'hui, et nous agirions contrairement aux intérêts vitaux de notre pays si la Chambre allait adopter la proposition qui lui est soumise par le Gouvernement.

Il n'y a qu'une politique à suivre. L'honorable premier ministre dit que la question d'une politique permanente demande à être étudiée, mais je lui rappellerai qu'il délibère depuis 1909—depuis quatre ans—et que pendant cette période il a changé d'opinion trois ou quatre fois.

Lors de son voyage en Angleterre mon honorable ami a dit à ceux avec lesquels il est venu en contact qu'il n'avait toujours eu qu'une opinion sur cette question, mais jamais il n'a exprimé dans cette Chambre l'opinion qu'il a fait connaître à un banquet au Colonial Institute. Les constructeurs de navires saluèrent en lui, avec grande joie, un nouveau client, en songeant aux dividendes qu'ils allaient toucher. Ainsi que je l'ai dit, il n'y a qu'une politique à suivre, contribution ou création d'une flotte canadienne. Il faut ou que nous construisions et possédions une marine à nous, ou que nous inaugurions une politique de contribution, il n'y a pas de milieu. Les honorables membres de la droite ont beau accumuler des platitudes au sujet d'une marine canadienne, il n'y a que deux alternatives, soit en créer une, soit envoyer des contributions. L'honorable premier ministre prétend que la question n'est que suspendue et il veut faire croire au peuple qu'il a dans la tête une grande idée qui demande à être murie, mais tout cela n'est qu'un prétexte futile; la politique à laquelle il songe est hybride. Il nous dit que le Canada aura voix dans les conseils de l'empire, et que tant que ce résultat n'aura pas été atteint et que nous n'aurons pas la fédération impériale nous ne devons pas avoir de politique impériale.

Tous ceux qui, à part leurs études de la politique anglaise, qui ont, des galeries de

Westminster, suivi la lutte qui se fait en Angleterre au sujet de la démocratie; tous ceux qui savent quels progrès la démocratie fait dans le parlement impérial; tous ceux qui lisent le hansard anglais et écoutent les discours prononçés dans ce Parlement qui siège presque dix mois de l'année; tous ceux-là, dis-je, savent que la fédération impériale est très loin, bien loin et ne peut être réalisée tant que l'on n'aura pas trouvé un système de gouvernement autonome pour chaque partie du Royaume-Uni lui-même.

Lorsque l'honorable premier ministre nous dit qu'aucune politique permanente ne peut être adoptée tant que la fédération impériale ne sera pas un fait accompli, il a deux objets en vue; à cause de sa récente alliance avec l'élément nationaliste dans la province de Québec, ou bien il désire se soustraire à toute nouvelle responsabilité au sujet de la question navale, ou il veut tromper les électeurs du pays en leur faisant croire qu'il a en tête une grande idée patriotique, et que lorsque cette idée sera réalisée, tous ces problèmes seront résolus. Si mon honorable ami attend la fédération impériale avant de formuler sa politique permanente, il est bien certain qu'il ne la formulera jamais. Il espère probablement sortir de la position très ennuyeuse dans laquelle il s'est placée en 1910 et 1911, lorsque, pour atteindre le pouvoir, il répudia ses opinions au sujet d'une marine canadienne, afin d'obtenir l'appui de l'élément réactionnaire dans une des provinces du Canada. Que l'on ne s'y méprenne pas, l'intention du parti conservateur, ainsi que l'a dit l honorable député de Brantford (M. Cockshutt) et les autres membres de la droite qui ont parlé contre la création immédiate d'une marine canadienne, s'ils ont bien dit ce qu'ils pensaient, n'est pas d'en avoir une plus tard; ils veulent résoudre cette question au moyen de contributions répétées.

M. COCKSHUTT: Je crois que mon honorable ami se trompe lorsqu'il dit que je me suis exprimé de cette façon, au sujet de la politique permanente du Gouvernement.

M. MACDONALD: Je suis certain que mon honorable ami serait très heureux de pouvoir parler au nom du Gouvernement mais comme il n'a pas cette autorité, je n'ai jamais voulu dire que ses paroles engageaient le Gouvernement. Si mon honorable ami n'est pas en bons termes d'amitié avec le Gouvernement, s'il n'est pas dans ses secrets, ou s'il veut faire croire à la Chambre qu'il pense d'une façon et le Gouvernement de l'autre, j'aimerais qu'il nous le dise.

M. COCKSHUTT: Je m'en tiens à ce que j'ai dit, et je suis certain que l'honorable député ne peut pas trouver dans le hansard que je me sois servi du langage qu'il m'a attribué.

M. MACDONALD: Je consulterai le hansard.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. MACDONALD: A quoi bon tous ces rires. Est-ce que l'honorable député de Brantford n'est pas en faveur d'une politique de contribution? Ne croit-il pas que ce soit la solution de la question?

Quelques VOIX: Retirez vos paroles.

M. COCKSHUTT: S'il y a une crise qui exige une contribution immédiate, j'ai dit que notre politique actuelle était de donner une contribution immédiate pour faire face aux besoins du moment.

M. MACDONALD: Et la politique à venir?

M. COCKSHUTT: J'ai dit qu'on l'étudierait et qu'elle serait soumise au Parlement lorsque le temps en serait arrivé. J'ai dit qu'il y aurait une politique permanente qui serait soumise, non pas seulement à la Chambre, mais au peuple aussi.

M. MACDONALD: Ce petit épisode a son bon côté. On a adopté un mot nouveau. Le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) a mis de côté le mot "urgence"; il l'a appelé b-e-s-o-i-n.

M. FOSTER: N'est-ce pas une bonne épellation?

M. MACDONALD: C'est une mauvaise épellation du mot urgence. C'est un ancien mot anglo-saxon qui n'était pas difficile à épeler; mais comme mon honorable ami désirait nous montrer qu'il ne croyait pas dans la théorie de l'urgence, il l'a appelé "besoin", et pour mieux appuyer sur son idée, il a épelé le mot.

Mon honorable ami le ministre du Commerce a déjà autrefois pris la tengente. Je me rappelle que pendant la session de 1911, lorsque l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) proposait un amendement à l'adresse, et lorsque son chef proposait un sous-amendement, mon honorable ami vota loyalement pour l'amendement de son chef; mais lorsque l'Orateur demanda le vote sur l'amendement du député de Jacques-Cartier, je crois me rappeler avoir vu disparaître par la porte de côté la queue de l'habit de l'honorable ministre. Son chef resta à son siège et vota en faveur de l'amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier, mais le ministre du Commerce se sauva.

M. FOSTER: Mon honorable ami affirmera-t-il sur sa responsabilité de député que c'était bien la queue de mon habit qu'il a vu ce jour là.

M. MACDONALD: Il n'y a pas de doute à cela; il est sorti par cette porte. Mon honorable ami voudrait bien par une plaisanterie, tout à fait dans son genre, éluder la proposition sérieuse que j'ai posée au sujet de cette question; mais je ne le permettrai pas. Il a voulu éluder la question d'urgence. C'est, d'après lui, besoin qu'il fallait dire. Ile ne niera pas avoir refusé de voter pour la motion de l'honorable député de Jacques-Cartier, bien que son chef fût consentant à attendre, et a attendu pour voter cette résolution.

M. FOSTER: Peut-être est-ce une raison d'urgence qui m'engageait à sortir.

M. MACDONALD: L'honorable ministre peut bien avoir raison; il avait besoin de sortir, il en sentait le besoin.

Les idées se sont graduellement fixées depuis que la population a commencé à se rendre compte de ce qui s etait passé dans la métropole, et le ministre du Commerce est trop au fait de la pratique parlementaire pour ne s'être pas rendu compte de la faiblesse de sa cause pour chercher à convaincre la Chambre de l'existence d'un péril quelconque. Or, l'honorable représentant de Brantford, discutant cette question, a parlé exactement dans le même sens que moi aujourd'hui; il a signalé le vif contraste entre l'attitude des deux partis sur la question en délibération. L'un demande que nous ayons un programme naval, l'autre entend régler la question au moyen d'une contribution. Voici en quels termes s'est exprimé l'honorable représentant de Brantford:

> Le contraste est très marqué entre le programme naval du parti conservateur, annoncé par le premier ministre, et celui du premier ministre, contenu dans le projet de résolution du très honorable leader de l'opposition. Le parti conservateur propose, comme je l'ai fait, des contributions en vue du maintien de la suprématie de la flotte anglaise sur les hautes mers, tandis que le parti libéral d'aujourd'hui propose une application plus large de son programme de 1909, incorporé dans la loi du service naval du Canada.

M. COCKSHUTT: Les contributions dont il a été question, telle est l'expression dont je me suis servi.

M. MACDONALD: Mes honorables amis de la droite depuis un jour ou deux ont montré si peu de disposition à prendre la parole qu'ils devront, je pense, remettre à plus tard toute expression d'opinion. Je ne voudrais pas les interpeler, ni les mettre dans le cas de désobéir aux ordres que, semble-t-il, ils ont reçu du premier ministre, de garder le silence.

Il n'y a donc pas lieu de tenir compte de toutes ces sornettes (car, ce n'est pas autre chose) au suiet d'un programme permanent; tout cela a simplement pour but de mystifier et tromper le peuple canadien. La question actuellement sur le tapis est de la plus grande importance; il s'agit de savoir si nous allons ou non remonter le courant de toute l'histoire des relations établies entre la métropole et les diverses unités composant l'empire depuis cinquante ans, et si nous allons mettre dans une position d'absolue subordination relativement à la défense navale, ne jamais rien faire pour nous-mêmes, mais maintenir à tout jamais un régime de contributions directes au bénéfice de la Grande-Bretagne.

Telle est la question. Autant vaut poser nettement la question, afin que personne ne s'y trompe; et il me ferait peine de penser qu'il se trouve quelqu'un en cette enceinte, ayant un peu confiance dans l'avenir de notre pays et comptant qu'il atteindra un jour la haute position que nous rêvons pour lui, et qui se figure que nos successeurs de 1930 en cette enceinte approuveront leurs prédécesseurs de 1912 et 1913 d'avoir légiféré comme si le Canada ne devait jamais avoir de chantiers de construction ni d'arsenaux maritimes, ni de ces autres moyens d'action qui assurent le succès et la prospérité d'une nation.

Quelle a été l'histoire de notre pays à cet égard? Je distingue quatre périodes.

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

Reprise de la séance.

M. MACDONALD: Au moment de la suspension de la séance, je m'efforçais de définir l'attitude des deux partis en cette Chambre sur cette question de la marine, et par ricochet sur celle ue nos relations avec l'empire. Je posais la question: Est-il préférable de nous soumettre à un régime de contributions, ou sinon de jeter les bases d'une marine canadienne qui, en temps de guerre, joindrait ses forces à celles de la marine anglaise? Quiconque, disais-je, aborde une question de cette importance en se plaçant au point de vue des intérêts de l'empire, quiconque désire voir cet empire se perpétuer et le Canada rester à son rang au sein de cet empire, renfermant une population loyale et libre, en toute occasion dévouée à ses propres intérêts et à ceux de la métropole, doit se rendre compte du grave danger que présente pour l'avenir un régime de contributions périodiques.

Afin d'examiner cette question avec le soin et la circonspection qu'elle demande, nous ferions bien, je pense, de jeter un regard sur l'histoire du Canada depuis 1867 et de noter quelles étaient les aspirations, les vues et les idées des pères de la Confédération, ainsi que des divers hommes d'Etat qui ont été mêlés au règlement de grandes affaires depuis cette date.

Et, tout d'abord, ne perdons pas de vue

que nous sommes à jeter les bases de l'organisation future de notre marine de guerre, laquelle relève de l'autorité de notre Parlement aux termes de la loi de l'Amérique britannique du Nord. Si nous jetons un coup d'œil sur l'histoire du Canada, nous verrons que de 1867 à 1909 le Canada n'a absolument rien fait pour la défense navale, et on ne se proposait pas de rien faire. Durant la plus grande partie de la période pendant laquelle nos adversaires ont détenu le pouvoir en Canada, on ne trouve aucune indication, ni dans le compte rendu des débats, ni dans les recueils de lois, pour nous donner à penser que ces messieurs et leurs leaders dont ils aiment à se réclamer, en vue d'inspirer du courage à leurs amis, aient jamais rien proposé à cet égard. Un pas en avant en matière de défense militaire fut fait en 1900, lorsque le parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir et le leader à qui j'ai le plaisir de donner mon appui, dépêcha dans l'Afrique du Sud de jeunes Canadiens se battre pour l'empire. Puis, s'ouvre une deuxième période en 1909, alors que le Canada, de concert avec l'Australie, réaffirma en cette Chambre, par résolution unanime, le principe posé au moment de la confédération et qui décida la création d'une marine locale, qui devra être construite, possédée et fournie d'équipage par le Dominion, nation formant avec d'autres l'empire anglais, et cela à l'instar de l'Australie et d'autres colonies sœurs, toutes ces diverses marines devant, en temps de guerre, joindre leurs forces à celles de la marine anglaise. Tel fut le second pas dans la marche de nos relations à l'égard de cette question et dans l'exercice des privilèges conférés à notre Parlement.

Puis voici une troisième période: l'opposition se partage en deux ailes; l'une se réclame de l'opinion extrême que le Canada ne doit rien à l'Angleterre et que, en matière d'armements maritimes, nous ne sommes tenus ni de contribuer des fonds, ni de construire une flotte qui prêterait main-forte à la marine impériale en temps de guerre. L'autre aile du parti, dans une autre partie du pays, prêche une doctrine tout autre, critiquant le projet du Gouvernement comme tout à fait insuffisant et prétendant, au reste, que le pays devrait être consulté avant qu'aucune mesure soit prise. Puis, s'imaginant que la situation était devenue périlleuse, ce parti demanda une contribution immédiate de 25 millions pour la mère patrie. Enfin, nous entrons dans la quatrième période, celle qui voit éclore ce projet que nous sommes à discuter, ce programme de contribution, par opposition avec le programme antérieur, qui était un programme de construction.

Le Gouvernement du jour propose de régler le problème de nos relations avec la mère patrie en matière de défense navale, et d'exercer les pouvoirs qui nous sont conférés par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, au moyen d'une contribution. Nous, de ce côté (la gauche), nous prétendons que le programme mis de l'avant par notre leader en 1909, et qui préconise la construction de navires en territoire canadien, et prévoit l'installation de chantiers et la fourniture par le Canada de tout le matériel que le Canada, en tant que partie intégrante de l'empire, est en mesure de fournir pour la défense navale, comme étant le meilleur emploi que nous puissions faire de nos attributions constitutionnelles et le meilleur service que nous puissions rendre à l'empire.

Telles sont ces quatre périodes, et je me propose d'examiner les caractères de chacune d'elles.

En ce qui concerne la première période, nous voyons que, aux termes du paragraphe 67 de l'article 91 de la loi de l'Amérique britannique du Nord, le Parlement du Dominion est investi du droit exclusif de légiférer en matière de défense sur terre et sur mer.

Il est clair que les pères de la Confédération avaient en vue une période dans l'histoire de notre pays (dont les progrès ont depuis excédé toutes leurs espérances) où le Canada serait appelé à faire pour la défense navale, ce qu'eux-mêmes, avec sir Georges Cartier, se proposaient de faire en 1868 relativement aux forces de terre, lorsqu'ils votèrent la loi sur la milice. Tel était leur point de vue, et les leaders du parti conservateur dans le cours des années suivantes refusèrent avec obstination d'examiner aucune proposition comportant une contribution d'hommes ou de deniers pour le bénéfice de la métropole. Cela est tellement clair qu'il n'est guère utile de chercher à le prouver, car l'histoire, les débats et les opinions politiques exprimées depuis 1867, surtout au cours des dernières années, sont encore vivement présentes à l'esprit des membres de la députation. Mais afin qu'on ne puisse s'y tromper, je vais donner lecture d'une déclaration de la bouche de sir Ch. Tupper, un des pères de la Confédération, qui de concert avec sir John A. Macdonald a, dès les premiers temps, posé les fondements de l'édifice politique du Canada. Voyons un peu ce qu'il a dit, car il est du petit nombre de ceux qui sont en état d'interpréter exactement le point de vue auquel on se plaçait alors.

En 1891, lord Salisbury priait une délégation de la ligue pour la fédération impériale de préparer le canevas d'un projet de confédération. Plus tard la ligue nomma un comité dont sir Charles Tupper formait partie, mais le comité n'ébaucha aucun projet, et mourut d'inanition en 1893. Subséquemment sir Charles Tupper écrivit la

lettre suivante en vue de définir l'attitude que le Canada, suivant lui, devrait prendre à l'égard de la Grande-Bretagne, et je pense que nous pouvons considérer sa déclaration comme exprimant assez fidèlement les vues des leaders conservateurs de l'époque.

Voici en quels termes il s'exprima:

Sachant que les membres les plus actifs du comité étaient surtout désireux de s'assurer une forte contribution sur les revenus coloniaux pour le maintien de l'armée et de la marine anglaise, je me réjouis d'avoir réussi, bien que laissé presque entièrement à mes seules forces, à obtenir pareil rapport d'un tel comité.

C'est là une déclaration sur laquelle on ne saurait fermer les yeux. C'est une déclaration de ce que les chefs du parti conservateur pensaient jadis de cette affaire de contribution. Mais voyons ce qu'il en disait en 1910. Il parle non seulement avec une pleine connaissance des traditions de ce parti au Canada, mais aussi de l'état de choses qui existait à Londres et, vu sa position de haut commissaire, avec la connaissance du sentiment anglais en général. Il disait:

Il y a quelques années, alors que le Canada s'efforçait d'ouvrir à l'immigration anglaise cette contrée qui est le grenier du monde, quelques-uns ici ont agité la question d'une contribution par le Canada à la marine de guerre de l'empire. Je leur ai donné la réplique et j'ai été soutenue par les journaux et par l'opinion publique. Il était admis que loin que le Canada fut à charge à la mère patrie, il faudrait à cette dernière une plus forte marine si elle n'avait pas sur les côtes canadiennes de l'Atlantique et du Pacifique des ports et des mines de charbon. Comparez les progrès du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande sous l'administration impériale avec ceux qui ont suivi, et vous verrez à qui en attribuer l'importance actuelle.

Voilà pour le ministre un fort argument de la part de celui qui l'a précédé comme chef du parti et qui lui dit ne pas être en faveur de cette politique de dépendance tendant à faire passer un natif du Canada pour inférieur à un natif du Royaume-Uni. Voilà une politique malsaine et que sa qualité de chef de parti au Canada devrait lui défendre de préconiser.

Je citerai une autorité de moindre importance, le ministre du Revenu de l'intérieur, à qui le premier ministre a cru devoir donner un portefeuille, il n'y a pas longtemps. Le ministre du Revenu de l'intérieur me rappelle le cas d'un chancelier de l'échiquier du temps de Peel et dont le grand Disraëli aurait dit qu'il était arrivé là comme une mouche dans un morceau d'ambre. Quand, il y a une quinzaine de mois, fut annoncée la nomination du ministre du Revenu de l'intérieur, on s'est étonné de le voir arriver là et l'on s'étonne maintenant de l'y voir rester. Le premier ministre lui a reconnu assez de valeur pour le prendre dans l'aile gauche de son parti, avec laquelle il avait fait alliance, et pour le placer à la tête d'une ministère important. M. Nantel—qu'on me pardonne de le nommer—a, de 1908 à 1911, cherché à faire autorité en fait de droit constitutionnel et d'histoire concernant le parti conservateur. Voici une de ses phrases:

Je le répète, nos hommes d'Etat canadiens, sir A. MacJenzie, sir Georges-Etienne Cartier et sir John A. Macdonald, que les libéraux ont tant vilipendés et qu'ils invoquent maintenant pour faire adopter le présent bill, ont repoussé cette doctrine d'impérialisme, de tout temps, et surtout en 1863 et en 1885.

Il a surtout parlé de circonstances où l'on demandait l'aide du Canada:

Et il est plus que probable que si sir John A. Macdonald eût été chef du gouvernement en 1889, la milice canadienne ne serait pas allée se battre dans le Sud-Africain.

L'honorable ministre a-t-il raison? Dans l'affirmative, comment a-t-on pu faire de lui un membre du cabinet? Comment l'honorable ministre de la Milice peut-il souffrir à ses côtés un collègue qui lui dit avoir dérogé aux traditions de sir John A. Macdonald quand il a demandé l'envoi de soldats canadiens en Afrique? Il est vrai que, depuis lors, des jours nouveaux ont lui---pour le ministre de la Milice. Le belliqueux député de Champlain est devenu orateur suppléant; ce vaillant soldat dont le dernier Parlement et les tribunes populaires ont connu les prouesses, s'est fait ami de la paix, et on le voit consacrer son énergie à la nomination de nombreux traducteurs français pour les besoins de cette Chambre. Il raille le ministre de la Milice. Dans les lettres qu'il écrit à ses amis de la province de Québec il l'appelle non pas le ministre de la Milice et de la Défense, mais Sam le tétrarque, et il se vante, non d'avoir tenu ses nombreuses promesses de combattre les projets de contribution navale, mais de laisser au Gouvernement le soin de voir à cette partie du programme pendant que lui cultive les arts de la paix en cherchant, malgré le tétrarque, de l'emploi pour les fidèles désireux de servir leur pays moyennant finance comme, par exemple, les traducteurs.

Le ministre du Revenu de l'intérieur nous dit que jamais sir John A. Macdonald n'eût consenti à envoyer des troupes en Afrique, en 1899.

Sait-il ce qu'il dit? A-t-il raison? Car il prêchait alors l'évangile de l'aile gauche du parti. S'il a raison, son parti doit perdre une de ses chères illusions. Il ne faut plus qu'un enthousiaste des dernières rangées de sièges tente de nous faire croire qu'on aurait tout à fait tort de prétendre que le chef de l'opposition ait jamais participé à l'envoi de troupes dans le Sud-

Africain et que c'est quelques membres de l'opposition d'alors qui s'en est occupé et a, d'une façon mystérieuse, forcé le Gouvernement de faire ce qu'il ne voulait pas faire. C'est ce qu'on a prétendu, ici même. Mais s'il arrive encore à un député d'oser pareille déclaration, qu'il se souvienne qu'un de ses chefs, le distingué ministre du Revenu de l'intérieur, a affirmé aux membres de son parti qu'ils ne savent pas ce qu'ils disent et que si sir John A. Macdonald avait vécu alors, il ne leur aurait pas permis de partir.

De 1867 à 1896, il ne s'est absolument rien fait. L'honorable ministre du Commerce, qui avait coutume de s'apitoyer sur le sort du Titan fatigué, resté seul dans la mer du Nord et protégeant tous ses enfants sans recevoir d'aide de leur part, a occupé les banquettes de la trésorerie dix-huit années durant, sans jamais parler d'envoyer à l'Angleterre ni armements, ni navires. Il vient, de temps à autre, nous débiter un de ces discours dont il a le secret pour tirer son parti de quelque fausse position. Il vient nous parler de la mauvaise attitude que le parti libéral a prise et du fait qu'il a manqué d'aider à l'empire à un degré quelconque, lorsque lui, à l'époque où il était au pouvoir et avait la garde de la caisse publique, n'a jamais donné trente sous pour aider à la défense de l'Angleterre dans un endroit quelconque de l'empire. Tels sont les états de services du parti conservateur, de 1867 à 1900.

Quand ces hommes viennent nous parler d'une marine séparatiste comme si nous étions moins loyaux qu'ils ne le sont eux-mêmes, sans égard à la générosité du sang saxon, écossais ou irlandais qui coule dans nos veines, et quand nous nous rappelons leur trente années d'inaction, nous voyons combien il est naturel qu'ils se trouvent aujourd'hui dans une situation ignominieuse et n'ayant absolument rien de la fière attitude canadienne que nous avons prise sur cette grave question. En 1900, sous le régime libéral, le Canada envoyait 8,372 officiers et soldats dans le Sud-Africain et dépensait de ce chef $2,830,963. De ceux qui volèrent ainsi à la défense de l'empire, 224 sont morts sur le champ de bataille.

Quand j'entends nos adversaires vanter leur loyalisme je me rappelle ce qu'il m'est arrivé de voir au cours de l'été dernier dans le petit village de Canning, en Nouvelle-Ecosse. On creusait une fosse à la mémoire d'un enfant du Canada qui avait donné sa vie pour l'empire, dans la guerre sud-africaine. Etait-il le fils d'aucun de ces braves guerriers qui sont nos adversaires, d'aucun de ceux qui parlent si haut, maintenant, de ce que nous devrions faire pour l'empire? Non, c'était le fils, le fils unique de l'ancien ministre de la Milice, que sa position officielle appelait alors à envoyer les enfants du Canada d-fendre l'empire,

M. MACDONALD.

et certes, ce vaillant jeune homme n'était pas de tous ces soldats le moins digne.

Puis, en 1904, le parti libéral, sans emboucher la trompette, se chargea volontiers de l'entretien des stations navales d'Esquimalt et d'Halifax, à la requête du gouvernement impérial, et il consentit, en outre, à organiser la défense du pays aux frais du pays et à y décharger les troupes impériales de tout service. S'il s'agit de comparer les états de service des deux grands partis politiques du Canada, le parti libéral peut à bon droit réclamer la palme. En vérité l'on peut dire que ce que le Canada a fait pour la défense de l'empire, il l'a fait par l'entremise des libéraux.

Ceci nous amène à l'année 1909 où la Chambre adopta unanimement un projet de résolution comportant la reconnaissance de ces trois grands principes. d'abord le devoir du Canada d'assumer la défense de l'empire dans une plus grande proportion; ensuite, l'absolue réprobation d'une contribution régulière et périodique, mesure considérée comme impuissante à résoudre la question et, troisièmement, le devoir du Canada de procéder immédiatement à l'organisation rapide d'une armée navale canadienne. Telle était l'attitude des deux partis en 1909, et le parti libéral énonça et mit en pratique les principes contenus dans ce projet de résolution.

Je vais signaler à l'attention de la Chambre l'attitude prise à ce sujet par la députation conservatrice de l'époque. Le ministre du Commerce souscrivit à ces trois propositions et ne cessa de répéter qu'il s'opposait à toute contribution fixe. Et le premier ministre lui-même se déclara absolument opposé à toute contribution fixe et en faveur d'une marine canadienne. Il se rendit en Angleterre, en revint et débarqua à Halifax. De retour au Parlement l'année suivante, il déclara, au cours du débat sur l'adresse, qu'il était encore en faveur du bill concernant la création d'une marine canadienne. Pendant l'hiver de 1910, il dit au Gouvernement d'alors: Organisez la marine. Je le sais, être conséquent à soi-même est, en politique, la moindre des vertus; l'histoire du parlement impérial et du nôtre est là pour nous enseigner que les hommes publics ont changé d'opinion dans un certain espace de temps; mais, j'ose dire que, soit en Angleterre ou en Canada, pas un homme occupant une position responsable n'a fait volte-face en aussi peu de temps que le premier ministre actuel du Canada l'a fait sur cette question. Ce changement si subit s'explique peut-être par le mot de lord Rosebery: "Le torysme, dit-il, a prouvé qu'il peut singulièrement s'adapter aux circonstances créées par le pression éventuelle des hommes".

Depuis son début, le premier ministre, s'est inoculé une quantité suffisante de

torysme pour pouvoir, sous la pression des nationalistes de Québec, s'adapter aux exigences. Ces messieurs nous disent aujourd'hui que, tout en condamnant naturellement la contribution, ce qu'ils condamnaient c'était la contribution régulière et périodique. De fait, l'un d'eux nous a dit que ce qu'il condamnait c'était les contributions "fixes" et il me vient à l'esprit de me demander combien il peut être fait de contribution, avant que la contribution donne lieu à des objections. Le ministre des Douanes (M. Reid) est assez bon mathématicien, et je désirerais qu'il calculât combien de contributions le Canada sera appelé à faire avant que son autonomie soit en danger. Il va sans dire que c'est là de la casuistique de a part des ministériels cherchant de sortir d'une situation qu'ils comprennent être inconciliable avec la dignité et l'indépendance du Canada. Assurément, s'il est mauvais de faire une seconde ou une troisième contribution, il doit y avoir quelque chose de mal dans une première contribution. On demande avec instance une contribution aujourd'hui parce que, nous dit-on, en 1920, si l'Angleterre ne fait rien dans l'intervalle, il y aura une sorte d'égalité entre les marines anglaises et allemandes. Il y a besoin, et non urgence, mais un besoin qui se fera sentir peut-être en 1920. Mais supposons, chose malheureuse pour le Canada, que cette contribution soit accordée, et que, l'an prochain l'Allemagne formule un programme visant la construction d'un plus grand nombre de navires, alors le premier ministre, réfléchissant toujours sous son bonnet—car son système permanent ne peut s'organiser en un an; il ne s'organisera pas avant l'adoption de la fédération impériale, ce qui ne saurait se faire en un an, et pendant ce temps le Canada sera privé de toute préparation pour sa propre défense; pas de chantiers maritimes, pas de construction de navires—alors, dis-je, le premier ministre n'aura d'autre chose à faire que de venir nous dire: Nous voulons une autre contribution parce que la Grande-Bretagne en aura besoin en 1921.

Mais le caractère grotesque de cet argument doit sauter aux yeux des ministériels, et ils doivent voir que si les deux chefs avaient raison, si eux-mêmes avaient raison, si nous avions tous raison, lorsque nous nous accordions cordialement au sujet de la contribution, alors les contributions ne sont pas la solution de nos relations avec la mère patrie. Et lorsque nous arrivons au terrain solide indiqué dans le troisième paragraphe de cette résolution, auquel le premier ministre donna son appui le plus cordial et qu'il confirma, lorsqu'il alla chez ses commettants et déclara devant un nombreux auditoire que le résultat de ce système c'est qu'aujourd'hui l'heure de la Nouvelle-Ecosse avait sonné", que peuvent-ils dire? Lorsque j'entends les ministériels affirmer que ce système de défense navale canadienne n'est pas un bon système, je m'étonne de leur assurance et de leur témérité. A l'instar de certains de leurs collègues qui tentèrent de se dérober à leur devoir, dormait-il lorsque cette résolution fut adoptée? Ces messieurs savaient-ils ce qui se passait? Ils le savaient tous parfaitement.

Dans leur for intérieur. nombre de ministériels sont convaincus que le devoir du Canada, aujourd'hui, c'est de construire ses navires dans ses propres chantiers, et les armer de ses propres marins, pour la défense de l'empire.

Pourquoi ne pas imiter l'Australie? Une des grandes absurdités que la presse ministérielle publie continuellement est que l'Australie n'a pas fait autre chose que ce que le Canada veut faire. Elle dit: Si seulement le Canada agissait comme l'a fait l'Australie; si seulement le Canada suivait le noble exemple que lui donne l'Australie, tout irait très bien.

La moitié des journaux canadiens publient cette absurdité que le Canada fait quelque chose de différent de ce que l'Australie se propose maintenant de faire.

Examinons cette assertion, car elle se rattache à cette seconde période de notre histoire, celle qui commence en 1909 lorsque cette Chambre se prononça en faveur de la prompte organisation d'une marine canadienne. Où en était l'Australie à ce moment-là? Elle cherchait la solution de ce problème, sans s'occuper du Canada. Le 15 avril 1909, moins de deux semaines après que cette Chambre eut adopté la résolution, le premier ministre de l'Australie annonçait au secrétaire d'Etat des colonies qu'en Australie on ne voulait pas de contribution; qu'on tenait à une marine australienne. J'ai sous les yeux le rapport officiel dressé sur ce sujet. Il donne un précis du projet de création d'une marine australienne; de ses relations avec les forces impériales; bref, toute la base sur laquelle reposerait le projet. C'est l'Australie qui, la première, donna l'idée du système de marines locales dans les limites de l'empire. A la suite de cette proposition, le secrétaire d'Etat des colonies convoqua une conférence qui eut lieu à Londres en 1909, et à laquelle assistaient le très honorable membre (sir Wilfrid Laurier) qui dirige l'opposition dans cette Chambre, ainsi que le ministre de la Milice et le ministre de la Marine du jour.

Permettez-moi pendant un instant de passer en revue l'histoire de ce mouvement en Australie, car elle est très instructive.

Il y avait eu une conférence en 1902, et à cette conférence assistait sir Edmund Barton, premier ministre de l'Australie. A son retour de la conférence il annonça à

sa législature qu'il avait promis à l'amirauté une contribution d'au moins £200,000. Cette proposition souleva la plus vive critique au sein de la colonie, et l'opposition devint si forte que sir Edmund Barton fut obligé de donner sa démission de premier ministre du Commonwealth, devenir juge en chef, et se retirer complètement de la politique.

Or, permettez-moi de rappeler ici que ces faits se sont passés dans un pays dont 95 p. 100 de la population est d'origine anglaise. Si vous ne perdez pas ces faits de vue, à mesure que l'histoire se déroule, vous comprendrez tout le ridicule de ce cri de "marine séparatiste" cri que pousse la presse ministérielle et dont quelques-uns de ces honorables messieurs ont l'audace de parler dans cette Chambre. Après une assez longue agitation, vint un temps où, en 1909, l'Australie renonça de propos délibéré au système des contributions et se lança dans la politique qui signifiait sa volonté de créer et d'entretenir une marine locale.

Puis une conférence eut lieu en Angleterre au sujet de cette affaire. Avant la conférence, M. Fisher perdit le pouvoir et M. Deakin le remplaça. La conférence eût lieu en Angleterre en 1909, et du plein consentement de l'amirauté il fut décidé qu'à l'avenir le Canada et l'Australie devaient contribuer à la défense de l'empire en organisant des marines locales, et que les relations de ces marines avec la mère patrie se résumeraient à l'obligation de protéger nos propres côtes en temps de paix. Et en temps de guerre, quelles seraient ces obligations?

Une des grandes critiques formulées par les ministériels dans l'Ontario et autres provinces, c'est que cette proposition de marine du parti libéral canadien est une "marine séparatiste", parce que le Parlement serait obligé de déclarer si la marine doit oui ou non aller à l'aide de la mère patrie, en temps de guerre. Voilà ce que ces honorables messieurs ont prêché individuellement, tandis que leurs collègues de Québec déclaraient que c'était une marine absolument impériale. Quelle était l'opinion exprimée en Australie? On peut s'éclairer sur la loi en parcourant le texte de la loi de défense d'Australie, figurant aux statuts de 1909 de ce pays; mais voici une déclaration catégorique du premier ministre de l'Australie, le 6 septembre 1911:

M. RYLIE: J'ai mes doutes sur la question de savoir si, en vertu de la convention navale...

C'est-à-dire la convention navale avec la mère patrie, à laquelle le Canada était représenté.

...en vertu de la convention navale, notre unité de flotte, en temps de guerre, doit être absolument sous l'autorité de l'amirauté britannique, ou ne l'être que du consentement de ce Parlement.

M. MACDONALD.

Que répond le premier ministre de l'Australie? "Seulement du consentement de ce Parlement." Voilà une petite fiction dont les ministériels ont fait grand usage.

Le premier ministre nous a fait de la froide rhétorique d'avocat au sujet de l'anomalie de la déclaration que lorsque l'empire est en guerre, le Canada étant aussi en guerre, le Parlement ait voix au chapitre en pareille matière alors que, à titre de légiste, il sait parfaitement que ni la marine ou la milice du Canada ni celle de l'Australie ou de toute autre possession de l'empire, ne saurait aller au secours de l'Angleterre sans le consentement de leur législature. En Australie, quatre-vingt-quinze pour cent de la population étant d'origine britannique ensevelissons à jamais la calomnie contre le parti libéral colportée par ces ultra-loyaux de la droite, puisqu'il est connu que pas un navire de la marine australienne ne saurait prendre la mer pour aller au secours de l'empire en temps de guerre sans le consentement du parlement australien.

J'ai déjà dit que M. Fisher, après avoir fait cette proposition, avait démissionné, et que M. Deakin l'avait remplacé. Une convention a eu lieu au sujet de la construction de ces navires, et lorsque M. Deakin retourna en Australie à l'automne de 1909, il présenta au parlement un bill dans lequel il proposait que l'Australie empruntât 3,300,000 livres dans la mère patrie pour faire construire ces navires en Angleterre.

Cette mesure ressemblait beaucoup à celle des honorables députés de la droite, la seule différence étant que l'Australie se proposait de garder ces navires comme une partie de sa marine, tandis que le premier ministre propose d'envoyer des navires construits avec notre argent emprunté en Angleterre. Voyons ce qui a été dit dans le parlement australien à ce propos. M. Rylie dit ceci:

Je prétends, en même temps, que le plan adopté de prélever £3,500,000 sur le marché monétaire sur obligations ou d'acheter nos propres navires, qui deviendront bientôt du vieux fer sans valeur, n'est pas un bon plan. C'est un suicide que d'emprunter des fonds de cette manière. C'est l'œuvre d'un prodigue en finance.

Puis M. Matthews dit:

Si le gouvernement empruntait de l'argent pour établir des chantiers nationaux pour la construction d'une flotte, il serait sur un terrain plus solide. On nous dit que nous pourrions peut-être construire quelques-uns des plus petits navires, mais qu'il nous serait impossible de construire un dreadnought, parce que seuls quelques chantiers du monde peuvent exécuter pareil travail.

Voilà la fiction du constructeur de vaisseaux anglais, facteur politique très impor-

tant dans la mère patrie, vu les profits qu'il espère tirer d'une politique comportant la construction des navires en Angleterre.

Je ne vois pas la nécessité immédiate d'un dreadnought ou de quelque chose qui s'en rapproche, et on aurait fait un utile emploi de l'argent en le consacrant à l'établissement d'un ou de plusieurs chantiers nationaux. En ce sens, il serait productif, parce que cela créerait parmi nous l'industrie de la construction de navires. Si le gouvernement eût présenté une proposition de ce genre, j'aurais pu voter en sa faveur.

Mais emprunter £3,500,000 du prêteur britannique et consacrer cette somme à la construction de navires dans les chantiers britanniques, c'est simplement perpétuer le vieil état de choses et accumuler une dette sans avantage immédiat ou éloigné pour l'Australie.

Permettez-moi de faire une autre citation empruntée au discours de M. Matthews:

Nous n'ajouterons pas à la stabilité de l'empire en empruntant de l'argent pour construire des navires de guerre en Angleterre. Notre mère patrie peut payer tous les bateaux dont elle a besoin et elle peut construire tous ceux qu'elle désire. Je suis opposé à cette proposition d'emprunter pour payer cette escadre et de faire construire presque entièrement en Angleterre les navires de la flotte. Je suis, autant qu'aucun honorable député, un partisan convaincu de l'empire—j'ai été élevé dans un milieu qui a fait de moi un partisan de l'empire—mais je reconnais que mon devoir envers l'Australie est de l'aider à se contenir autant que possible. Si nous y parvenions et si nous continuions à avoir pour l'Angleterre les sentiments que nous lui vouons aujourd'hui, nous ferions quelque chose qui aurait de l'importance pour la cause de l'empire.

Nous avons ici sous une forme concise la proposition qui est faite au Canada. Bien que nous nous vantions avec orgueil d'être la plus grande colonie de tout l'empire, nous devrions nous souvenir qu'il y a quatre ans l'Australie, qui n'est égale au Canada ni en population, ni en richesse, ni en étendue, a commencé tranquillement à organiser une marine locale sur le principe du bill présenté par le très honorable chef de l'opposition. Qu'on parle ensuite de marine de fer-blanc! L'Australie dont 95 p. 100 de la population est d'origine anglaise, possède une marine de fer-blanc depuis 1909.

A la fin des débats de 1909, M. Brown a fait la déclaration suivante:

La défense est une expression de protection nationale et de patriotisme. La protection et le patriotisme de l'Australie ne sont pas en antagonisme avec la protection et le patriotisme de l'Angleterre ou de l'empire, mais ils peuvent et devraient être leur complément. Il n'y a aucune justification pour cette insinuation et, dans quelques cas, pour l'affirmation directe que le patriotisme australien signifie et veut dire déloyauté envers l'empire, et que le désir de construire une marine australienne et de pourvoir à la défense de l'Australie est nécessairement contraire aux meilleurs intérêts de l'empire.

En Australie, comme ici, il y a eu des hommes politiques qui ont accusé le Gouvernement, parce qu'il désirait faire construire ses navires en Australie, de désirer avoir une marine séparatiste, mais M. Brown conclut en ces termes:

Finalement, la défense navale devrait être: a) payée avec l'argent de l'Australie; b) construite par la main-d'œuvre d'habiles ouvriers australiens et autant que possible avec des matières premières d'Australie; c) équipée par des Australiens animés du patriotisme australien; d) une flotte australienne sous la direction et le contrôle de l'Australie jusqu'au jour où l'empire aura besoin d'une action unique sous une direction centrale.

En substituant dans cette déclaration le mot "Canadien" au mot "Australien" ce serait une admirable affirmation de la politique libérale d'aujourd'hui. La proposition d'emprunter de l'argent pour construire des navires australiens en Angleterre présentée à l'automne de 1909, a été adoptée par une très faible majorité, mais elle a amené rapidement la chute du gouvernement qui l'avait soumise et alors un nouveau ministère arriva au pouvoir et appliqua un programme de construction de navires en Australie, d'après les méthodes indiquées dans la proposition de M. Thomas Brown. C'est la politique qui est adoptée aujourd'hui en Australie.

Voyons ce qu'il en est. M. Deakin, dont chacun se souvient comme ayant pris une part remarquable à la conférence de Londres, quand il constata que l'opinion australienne exigeait que cette marine fut construite en Australie, s'y opposa-t-il? Au contraire, il devint un de ses plus vigoureux partisans, et quand, en 1911, le premier ministre d'alors, M. Fisher, alla à la conférence et en revint après avoir passé une entente avec l'amirauté pour établir d'une façon permanente l'existence de cette marine australienne, que trouvons-nous? Que dans la session parlementaire qui suivit, il annonça dans le discours du trône:

La convention navale faite après la conférence entre les représentants de la confédération australienne et l'amirauté est extrêmement satisfaisante et elle consacre le programme formulé par le gouvernement et approuvé par la population de la confédération.

Et qu'arriva-t-il ensuite? Voici un adversaire de M. Fisher qui, au lieu d'entretenir l'agitation comme nos honorables adversaires l'ont fait dans un but politique en risquant l'avenir du Canada sur une des questions les plus vitales qui pouvaient l'intéresser, s'exprime ainsi:

Le programme de la défense navale a été tracé par le gouvernement libéral. Comme un grand nombre d'autres mesures de ce Gouvernement, on a constaté qu'on ne pouvait pas l'améliorer et que c'était la meilleure chose pour l'Australie. En conséquence, le programme a été adopté malgré la plus énergique opposition des membres du parti ouvrier quand

il a été soumis au peuple pour la première fois.

Voilà un adversaire de M. Fisher déclarant que M. Deakin et son parti ont droit au mérite d'avoir appliqué ce programme. Examinons quelle a été l'attitude prise par un autre critique opposé au programme du gouvernement de construire les navires en Australie. M. Joseph Cook, dont le nom est familier à tous ceux qui ont une connaissance de l'histoire d'Australie, s'exprima ainsi:

Quand je vois ce gouvernement ouvrier dépenser des millions de l'argent du peuple pour créer une marine et une armée qui défendront non seulement l'Australie, mais l'empire, c'est mon devoir de lui donner mon appui et de réserver toute critique qui n'est pas absolument nécessaire.

Je me suis étendu un peu sur cette question pour montrer à la Chambre et au pays que l'Australie avait la première ouvert la voie dans la proposition faite en 1909 à la mère patrie pour la création de marines locales. En Australie, il a été pourvu à la construction de leur marine et il existe maintenant à Sydney un immense arsenal et des chantiers de constructions maritimes où les navires de la flotte australienne sont construits. Ces chantiers ont été inaugurés il y a deux ans seulement et ils fournissent tout ce qui est nécessaire aux intérêts de la marine marchande de cette grande colonie à sa portée même, comme résultat de la mise en vigueur du programme de leur gouvernement. Il y a un an à peine, on a déclaré au parlement australien qu'il y avait déjà dans ces grands chantiers maritimes de Sydney des ordres au montant de $800,000 pour la construction de navires de différentes sortes et de plusieurs régions de la confédération, on a adressé des demandes au parlement pour que le gouvernement crée d'autres chantiers afin d'exécuter la construction de navires marchands.

Et maintenant, où en est le Canada? Le Canada n'a rien fait.

Quelques DEPUTES: Parfaitement.

M. MACDONALD: Mes honorables amis qui font entendre cette interruption ont lu les journaux conservateurs. S'ils avaient été ici et avaient vu ce qui s'est passé entre le premier ministre d'un côté et l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) de l'autre, ils ne ricaneraient pas aujourd'hui. En 1909, lors de la conférence de Londres, nos représentants ont conclu la même entente que l'Australie, ils revinrent au parlement comme le firent les représentants de l'Australie. Au lieu de présenter un bill pour emprunter de l'argent en vue de construire des navires en Angleterre, ils prévinrent ce que l'opinion publique australienne décide de faire un an après et ils présentèrent un bill qui autorisait le Canada à entreprendre la construction des navires au Canada exactement comme on l'avait dit dans la loi australienne. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait? Par suite d'une alliance dont on n'a jamais vu pareil exemple dans l'histoire de notre pays, une alliance dans laquelle vous trouvez un grand parti politique qui prétendait être le fondateur de la Confédération, s'alliant avec un groupe de nationaliste qui s'étaient mis à soulever la discordre et des divisions dans l'une des grandes provinces du Dominion. Voilà pourquoi cette marine n'a pas été construite.

Voyons l'histoire d'une façon précise. C'est là ce qu'ont fait nos représentants quand ils furent de retour en 1910. Ils constatèrent que le premier ministre actuel avait été en Angleterre, qu'il avait dit qu'une marine canadienne était une bonne chose. Il revint au pays et s'exprima de la même façon. Quand le gouvernement libéral déposa son bill du service naval, il eut à lutter contre deux amendements, l'un présenté par le premier ministre actuel qui déclarait que rien ne pouvait être fait sans consulter la population du Canada.

Les honorables députés qui ricanent à propos de cela, devraient lire le compte rendu des débats. Ils n'étaient pas ici pour savoir que le gouvernement australien s'était mis à l'œuvre sans prendre la peine de consulter le public et avait exécuté son programme, mais le premier ministre actuel a pensé qu'il pouvait faire de la politique de parti et augmenter ses forces dans la province de Québec. Il adopta le programme de Bourassa de consulter le peuple, pour trouver un nouvel appui. Il ne peut pas y avoir d'erreur là-dessus. Nos amis d'Ontario ne doutait pas, je suppose, que ce Bourassa était un libéral.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. MACDONALD: Oui, il l'a été, mais, depuis dix ans, il faisait votre jeu, il a été de la même classe de libéraux que votre leader, le très honorable premier ministre actuel, mais lui comme le premier ministre ont été des libéraux qui ne se sont pas donnés beaucoup de peine au travail, ils ont joué le jeu des conservateurs.

M. FOSTER (King) (N.-B.): Les deux personnes dont vous parlez avaient des principes.

M. MACDONALD: Je suis content de voir que le représentant du comté de King (N.-B.) soit devenu un admirateur dévoué de M. Bourassa. Ce sera bon que ses électeurs s'en souviennent.

Le premier ministre actuel disait jusqu'en janvier 1910: Marchez de l'avant avec votre service naval. Lors de la première lecture du bill relatif au service naval, le premier ministre actuel disait:

Marchez, et quand vint la seconde lecture, lui-même et son ancien partisan, M. Monk, présentèrent deux amendements pour faire rejeter le bill et une entente fut conclue entre les deux combinaisons qui restèrent dans l'opposition jusqu'en 1911, chacune jouant un jeu différent, chacune prononçant un "shibboleth" différent, n'étant unies seulement que sur une seule idée, battre Laurier. Le pays et sa marine et tout le reste et son avenir pouvaient bien être mis en danger pourvu que ce résultat seul fût atteint. Quelles furent les grandes lignes d'attaque? D'abord l'aile droite dont le devoir était de parler de la marine de fer-blanc, de la marine séparatiste et de demander que le peuple soit consulté. Soudain on découvrit un danger imminent, un de ces dangers dont, l'an dernier, le premier ministre en essayant d'expliquer les divergences qui existaient entre lui et l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), a avoué plus tard avoir découvert qu'il n'existait pas. Mais il fallait prévoir un danger et naturellement $25,000,000 devaient être votés pour plaire au jingoes.

N'a-t-on pas assez abusé de ce vers de Tennyson? Je ne sais pas ce que les honorables députés de la droite auraient fait, depuis quatre ou cinq ans, si Tennyson n'avait pas écrit:

One King, one flag, one fleet, one throne.

Le malheureux poète ne prévoyait pas que l'on ferait un si vulgaire usage de ses vers. C'est ainsi que parlait l'aile droite.

Il y avait aussi l'aile gauche, dont l'un des chefs était le puissant et brave ministre du Revenu de l'intérieur. Je crois savoir qu'il a des doutes sur l'existence d'un danger imminent. Le seul danger qu'il redoute, c'est celui qui pourrait lui faire perdre sa place. L'honorable député de Brantford nous a dit cet après-midi qu'il existe une crise ministérielle et l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur ferait bien d'être sur ses gardes. L'aile gauche avait l'intention d'utiliser les services de M. Bourassa. Ce dernier avait mené une campagne contre le chef du parti libéral, depuis l'envoi des troupes en Afrique du Sud, en 1900. Des conférences eurent lieu ici même. Des représentants de la province de Québec vinrent à Ottawa et une entente fut conclue. Ce qui fut décidé alors, le ministre du Revenu de l'intérieur le sait. Il en rit à présent, mais il sait parfaitement à quoi je fais allusion.

M. NANTEL: Je n'ai pas honte de ce que j'ai fait.

M. MACDONALD: Ils décidèrent que l'influence de M. Bourassa serait très utile dans la province de Québec et qu'il faudrait l'utiliser, si c'était possible, en faveur des bleus. Il fut convenu qu'ils suivraient la même ligne de conduite et que l'un dirait "Marine de camelotte" pendant que l'autre crierait "Rien pour l'Angleterre".

Le pacte fut conclu. Les conjurés allèrent prêcher partout que la loi navale était inconstitutionnelle et qu'elle entraînerait la conscription. Quels sombres tableaux traçait le ministre du Revenu de l'Intérieur lorsqu'il disait aux habitants que nous aurions la conscription, que les émissaires de sir Wilfrid Laurier pénétreraient dans leurs paisibles villages et que les jeunes gens, au lieu de devenir de bons Français et de bons catholiques, seraient enlevés à leurs foyers, jetés sur les ponts des navires que Laurier ferait construire, et envoyés sur des mers lointaines, pour servir de chair à canon aux Japonais et aux Chinois. C'est avec ces moyens que le ministre du Revenu de l'intérieur et ses amis ont conduit la campagne dans la province de Québec. Ils affirmaient que si le Canada avait une marine, il y aurait nécessairement la conscription. C'était une fable qu'ils avaient inventée.

L'honorable ministre des Postes nous a fait l'honneur de prendre part au débat, mais au lieu d'être pratique et d'expliquer comment il a pu accepter un portefeuille dans un Gouvernement dont les idées étaient si différentes de celles qu'il professait lui-même avant l'élection, il a préféré nous donner une très intéressante conférence historique sur le patriotisme des Canadiens français.

Cette conférence a pu être très utile à beaucoup de députés de la droite, mais personne parmi les députés de la gauche n'en avait besoin. Elle avait pour but de faire revivre la prétention que si la politique navale était mise à exécution, personne au Canada ne voudrait s'engager volontairement dans la marine. Son intention était de laisser croire au public que la conscription pourrait être une conséquence de l'application de la loi; c'est ce qu'il avait dans l'idée en parlant comme il l'a fait.

Le spectre de la conscription a rendu de grands services avant l'élection de 1911 et personne ne le sait mieux que ceux qui lui doivent leur siège dans cette Chambre. Les conservateurs de la province de Québec disaient que la loi était inconstitutionnelle et le ministre du Revenu de l'intérieur a appuyé que la proposition de l'honorable député de Jacques-Cartier, qui demandait, non seulement que rien ne fût fait avant que le bill de la défense navale soit soumis au peuple, mais que rien ne pût être fait avant que le contre-projet du chef de l'opposition eut aussi été soumis à l'approbation des électeurs. Ils voulaient que les deux politiques—la contribution et la défense navale du Canada—fussent soumises aux électeurs. Partout où la chose pouvait leur être utile, ils niaient avec indigna-

tion, quand on les désignaient comme des partisans de M. Borden, qu'ils appelaient le "vicaire de Laurier". On employait ces tactiques pour obtenir les suffrages des électeurs de la province de Québec qui croyaient que la politique du gouvernement libéral mettait leurs intérêts en danger. Pendant tout ce temps-là, ils accablaient le "Niobé" de sarcasme. Pauvre vieux "Niobé"; il n'était bon à rien; il s'échouait sur les rochers; il n'était bon qu'à mettre au rancart! L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur se rappelle encore de tout ce qu'il a dit de ce navire.

J'aimerais beaucoup à régler une fois pour toute cette question du "Niobé". Il a été construit en 1899. C'est un navire de 11,000 tonnes.

M. NANTEL: A-t-il été construit au Canada?

M. MACDONALD: Dois-je entendre que le ministre du Revenu de l'intérieur trouverait que c'est un excellent navire, s'il avait été construit ici? Je lui conseillerais de se réserver une journée et de nous dire tout ce qu'il connaît de la question. Apparemment, il est tellement occupé au département du Revenu de l'intérieur qu'il n'a pas encore eu le temps de recueillir ses pensées et de rassembler ses notes pour nous dire ce qu'il pense de la question, mais je n'ai aucun doute qu'il le fera avant un jour ou deux.

Voici les faits concernant le "Niobé". Il a été construit en 1899. C'est un navire de 11,000 tonnes; sa vitesse est de 20 nœuds, et il a été construit par Vickers, Maxim, Ltd., à Barrow.

C'est un croiseur protégé de première classe. Est-il réellement si vieux et lui reproche-t-on des vices de construction? On pourrait raisonnablement supposer que le gouvernement anglais sait ce qu'il fait quand il achète un navire, mais allons plus loin et comparons ce navire à ceux des autres nations. Je tiens à consigner ces faits dans les colonnes du hansard, car il s'est dit tant de sottises au sujet de ce navire, qu'il est bon de régler la question une fois pour toute.

Il y a actuellement en service, dans la marine anglaise, cinquante croiseurs cuirassés qui sont aussi vieux ou plus vieux que le "Niobé". Il y a 98 navires cuirassés et croiseurs du même tonnage ou d'un tonnage inférieur. Dans la marine française, il y a en service 35 navires et croiseurs cuirassés plus petits que le "Niobé" et 31, plus vieux. Dans la marine allemande, il y a 58 navires et croiseurs et cuirassés, plus petits que le "Niobé" et 17 navires et croiseurs cuirassés qui sont aussi vieux, ou plus vieux. Dans la marine italienne, il y a 18 croiseurs et navires cuirassés plus vieux que le "Niobé" et 25, d'un tonnage inférieur.

Je pourrais mentionner cinq autres pays possédant des marines de guerre et ayant en service une forte proportion de navires plus petits et aussi vieux, sinon plus vieux, que le "Niobé". Voilà le navire dont les honorables députés de la droite ne parle qu'avec dérision, le navire auquel ils reprochent d'être allés s'échouer en revenant d'un piqne-nique politique. Cette dernière histoire est une de celles que nos honorables adversaires aiment à raconter dans les arrières concessions d'Ontario, où les questions navales sont si bien comprises. Quels sont les faits concernant cette affaire? La ville de Yarmouth avait préparé un programme de réjouissances, pour souhaiter la bienvenue aux anciens résidents qui devaient visiter leur ville natale durant cette semaine, comme la chose se pratique dans beaucoup d'autres villes des Provinces maritimes. Yarmouth est le deuxième port de mer de quelque importance, sur le littoral sud, au delà d'Halifax. Le "Niobé" s'y était rendu pour que le public eut l'occasion de le visiter et il reçut, en effet, la visite de milliers de citoyens. Le navire s'en retournait à Halifax et au cours du voyage il alla s'échouer, non pas dans le comté de Yarmouth, mais sur la rive sud de la Nouvelle-Ecosse, près du cap de Sable. Qui en avait le commandement? Les honorables députés de la droite insinuent ou laissent entendre que le navire était commandé par une créature du gouvernement libéral. Le navire était sous les ordres du lieutenant White, officier choisi par le gouvernement anglais, qui avait été envoyé ici avec le navire et qui en avait la responsabilité pendant tout le trajet entre Yarmouth et Halifax. Il fut traduit devant une cour martiale et il a été blâmé pour avoir manqué à son devoir. Comment peut-on, au sujet de cet accident, adresser le moindre reproche au Gouvernement ou à quelqu'un de ses membres? Voilà cependant une des histoires que nos adversaires gardent pour la bonne bouche et qu'ils aiment à raconter à leurs auditoires.

Ces jours derniers encore, il y a à peine une semaine, un pimpant député de la droite décocha quelques traits mordants à l'adresse du "Niobé" et ne manqua pas de provoquer des ricanements parmi son entourage immédiat, comme s'il se fut agit de quelque chose d'infiniment spirituel.

Je suis bien aise de voir l'honorable ministre de la Justice à son siège, vu que je me proposais de parler de lui. Puisqu'il vient de s'éveiller, je profiterai de l'occasion pour lui rappeler qu'il lui reste certaines choses à expliquer. Il a fait une ou deux déclarations solennelles, qui demanderaient à être expliquées au cours du présent débat. Mon honorable ami, ainsi que l'honorable député de Jacques-Cartier, faisait partie de la législature précédente et il a prétendu que constitutionnellement le Parlement n'avait pas le droit de faire quoi que ce soit pour la défense de la mère patrie. Je citerai ses

paroles mêmes; peut-être jugera-t-il à propos de les expliquer. Elles sont rapportées dans les débats du 24 février 1910. Pour faire voir l'ardent désir qu'il avait alors de résoudre le problème de la défense navale et de seconder les louables et patriotiques efforts des Australiens et des grands hommes de toutes les parties de l'empire qui étudiaient cette quetion, je rapporterai le texte même de ses remarques:

Ce que je désire montrer, c'est que, d'après notre Constitution, le Canada n'est pas obligé, légalement ou constitutionnellement de contribuer à la marine de l'empire, et cette situation continuera à exister tant que le Royaume-Uni aura seul la direction exclusive des affaires étrangères de l'empire.

Sur quoi s'appuie-t-il aujourd'hui pour faire don à l'Angleterre de $35,000,000 des deniers du peuple canadien?

M. DOHERTY: L'honorable député me permet-il de répondre à sa question?

M. MACDONALD: Non. (Exclamations.) Mon honorable ami est doué d'une voix très insinuante et il a une manière à lui d'élucider les questions compliquées; mais celle-ci en est une que je ne lui permettrai pas d'élucider, dans le moment, vu que cela pourrait entraîner une digression que je tiens à éviter.

Rien ne le presse d'agir. J'aimerais connaître le principe qui a engagé cet homme à déclarer ici—tel qu'il est rapporté aux Débats—sur un ton solennel et doctoral, que lui, le ministre de la Justice du Canada, après une étude sérieuse et approfondie de toute la question, en était arrivé à la conclusion que le Parlement n'avait pas le droit de contribuer à la marine de guerre; je voudrais savoir comment, après tout cela, il peut se lever ici pour défendre ce projet qui se résume à adresser $35,000,000 à la Grande-Bretagne et cela sans avoir, au préalable, soumis la question au verdict des électeurs de ce pays.

M. l'ORATEUR: L'expression "cet homme" ne me paraît guère parlementaire adressée à un collègue.

M. MACDONALD: J'aimerais me conformer au règlement. Si monsieur l'Orateur avait l'obligeance de m'enseigner les termes dont je pourrais me servir en faisant allusion à l'honorable ministre, je lui en aurais beaucoup de reconnaissance.

M. l'ORATEUR: On doit dire l'honorable membre.

M. MACDONALD: Oh! l'honorable membre. (Exclamations à gauche, protestation à droite.)

M. MACDONALD: Je vais m'efforcer, monsieur l'Orateur, de me tenir à votre niveau.

M. l'ORATEUR: Je crois que cette rebuffade apposée à l'explication fournie par le président n'est pas de nature à favoriser le décorum du Parlement, ni à seconder l'effort que tente le président pour faire observer aussi étroitement que possible les règles qui doivent présider à nos délibérations.

M. MACDONALD: J'espère que l'honorable ministre de la Justice va nous dire ce qu'il voulait laisser entendre en se servant des paroles que j'ai signalées et qu'il saisira l'occasion d'expliquer à la Chambre ce qu'il a voulu dire en parlant d'objections juridiques et constitutionnelles. Je tiendrais à savoir si ces objections existent réellement et pourquoi, si cette proposition est bien fondée, il insiste sur l'envoi de $35,000,000 fournis par nous à la mère patrie dans le but de contribuer à la défense de l'empire.

M. DOHERTY: L'honorable député veut connaître mon avis.

M. MACDONALD: Non, je ne m'adresse pas à l'honorable ministre.

Quelques VOIX: Assez! asseyez-vous.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député qui a la parole ne veut pas la céder à un autre, il a le droit de continuer son discours.

Quelques VOIX: Asseyez-vous! asseyez-vous!

M. L'ORATEUR: L'honorable député a la parole et à moins qu'il ne veuille la céder à un autre, il a le droit de continuer son discours.

M. MACDONALD: Il est un autre ministre dont les paroles sont rapportées à la page 4797 des Débats de 1910; il a discuté ce qu'il fallait et ce qu'il ne fallait pas faire en cette occasion; il s'est demandé qui devait assumer la responsabilité de l'attitude indécise que prenait le Canada à l'endroit de la marine de guerre.

C'est du ministre du Revenu de l'intérieur que je parle. Voici ses paroles:

Je voterai contre le projet de loi, parce qu'il comporte l'admission de l'impérialisme militaire, parce qu'il tend à en faire inscrire le principe dans nos statuts. Je voterai contre l'amendement.....

C'est-à-dire l'amendement déposé par son collègue d'aujourd'hui, l'honorable premier ministre.

....parce qu'il comparte le même principe, et que je n'admets pas que la circonstance présente soit un cas d'urgence. Je ne veux pas justifier la proposition du chef de l'opposition. Je viens de déclarer que je la désapprouve...

L'un des problèmes qu'on n'a jamais résolus et auquel je ferai allusion plus tard et dont l'honorable ministre pourra s'occuper à une date ultérieure, consiste à sa-

voir comment il s'est fait que, n'étant pas d'accord avec son collègue et chef sur une question d'une importance aussi vitale, il en est venu à appuyer une politique qu'il a condamnée en propres termes en cette enceinte même; il serait intéressant encore de connaître la nature des conditions qu'il a imposées à son chef avant d'accepter un portefeuille dans le ministère et ce qu'il peut nous apprendre à cet égard.

Il me reste encore à faire une autre citation que je devrai expliquer un peu plus tard. La voici:

Seul le sous-amendement...

Celui proposé par l'honorable représentant de Jacques-Cartier.

...qui demande le référendum au peuple sur une question de cette importance, a mon approbation pleine et entière.

Personnellement, je crois que la politique à suivre, pour le Canada, est pour longtemps encore celle qui a été suivie depuis 1863, admise par les hommes d'Etat anglais et canadiens, tels que Gladstone, Disraéli, Salisbury, Sandfield Macdonald, Cartier, John A. Macdonald, Blake, Mackenzie, jusqu'aux jours de Chamberlain, et qui se résume à la défense du territoire, à la défense de l'empire en territoire canadien, de manière à décharger entièrement de cette tâche et de ce souci la mère patrie.

Comment l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur peut-il faire concorder cette proposition d'accorder $35,000,000 qui seront dépensés sur les chantiers maritimes de l'Angleterre, avec cette doctrine de haute allure qu'il prônait il y a deux ans à peine?

A ce temps-là, l'honorable représentant de Laval a eu la curiosité de s'enquérir si l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur restait toujours le partisan de M. Borden, ou ce qu'il était réellement. M. Wilson lui a posé cette question: je cite les Débats de 1910, page 4331:

M. WILSON (Laval): Est-ce que l'honorable député de Terrebonne entend suivre le chef de l'opposition (M. Borden) aux prochaines élections?

C'était une question directe, et quelle fut la réponse de M. Nantel, pensez-vous?

M. NANTEL. Je dirai à l'honorable député de Laval que de ce côté (la gauche) nous avons le droit de différer avec nos chefs. Nous avons des opinions à nous. Nous tenons plus aux principes qu'à l'opportunisme.

Je me demande s'il s'en tient encore plus aux principes qu'à l'opportunisme.

Qu'on me permette maintenant de citer quelques-unes des paroles prononcées par l'honorable représentant de l'Islet qui a reçu la haute distinction d'être choisi en qualité d'assistant-whip du parti conservateur. Voici:

Au moment où nous réalisons les plus belles espérances, au moment où nous recevons les nouvelles populations dont nous avons besoins, est-il juste, est-il convenable, sans consulter ces nouveaux frères, d'adopter une politique qui pourrait conduire la fleur de notre jeunesse sur les champs de bataille dans toutes les mers du monde. Devons-nous, Canadiens, servir de cibles sur les vagues de la mer du Nord et sur les flots des océans?

Cette figure de rhétorique devait produire son effet sur la population des paroisses éloignées; les flots de la mer du Nord et ceux des océans! Comme ces mots devaient rouler sur les lèvres de l'honorable député de l'Islet!

Plus loin, l'honorable député ajoute:

Nos hommes d'Etat, par leurs actes, par leur législation, ont exprimé l'opinion que le Canada ne devait pas participer à des guerres qui lui sont absolument étrangères.

Que pensez-vous de cela au point de vue d'une saine doctrine? Donnant plus d'ampleur à cette proposition, il dit que l'aile gauche du parti concervateur a seule hérité de ces primitifs principes qui formaient l'idéal des grands hommes d'Etat que ce parti a comptés dans le passé; il est bon que nous soyons renseignés sur ce point par un homme dont l'opinion a tant de poids dans les conseils de son parti: la question ne prête donc plus au moindre doute.

En 1885, le général Laurie et le colonel Williams ont proposé de lever deux régiments pour aider l'empire et ont demandé au Gouvernement de payer une partie des dépenses. Sir John A. Macdonald, consulté par lord Landsdowne, écrivait que le Canada ne devait pas contribuer aux guerres de l'empire..Nous n'avons aucune voix dans les conseils de l'empire et, demain, nous serons entraînés à payer l'impôt du sang; demain, on pourra envoyer les nôtres au Japon, en Chine, en Australie, aux Indes! Je ne peux pas souscrire à cette politique.

Une VOIX: Qui parlait ainsi?

M. MACDONALD: L'honorable représentant de l'Islet. Qu'on me permette de dire ici que je me demande ci c'est bien là le motif pour lequel, dans cette politique d'une loyauté si marquée, pourtant, les honorables ministres n'ont pas pris grand soin de voir à ce qu'aucun Canadien ne se trouve à bord d'un de ces navires de guerre qui prendront part aux batailles de l'empire. Est-ce parce que des nationalistes de Québec qui les appuient ne veulent pas entendre parler de cette politique? C'est le jeu auquel on a eu recours dans Drummond-Arthabaska.

Lorsque le Parlement se réunit en 1910, après que fut annoncé la mise en adjudication de ces navires de guerre au Canada, nous avons été témoins d'un curieux spectacle. Les deux partis s'entendaient assez bien sur la question. L'honorable représentant de Jacques-Cartier a présenté un projet de résolution exprimant le regret de ce que le Gouvernement libéral n'eût pas consulté le peuple sur la création d'une marine de guerre, ou sur la question géné-

rale d'une contribution aux armements impériaux. Je demande à la Chambre de se rappeler la nature de ce projet de résolution. C'est alors que M. Borden proposa une modification dans laquelle il énonçait le regret de ce que le Gouvernement ne manifestât pas son intention de consulter le peuple sur la politique navale du Canada. L'amendement de M. Borden fut mis aux voix le premier; l'on vit alors l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce appuyer la motion de son chef, mais lorsque la Chambre eut à se prononcer sur la proposition de M. Monk, l'honorable ministre (M. Foster) était absent de la Chambre, afin de ne pas être obligé de voter, probablement. Le très honorable membre (M. Borden), aujourd'hui premier ministre, a voté en faveur de la motion ou l'on exprimait le regret de ce que le Gouvernement d'alors n'eût pas consenti à consulter les électeurs de ce pays sur la politique navale qu'il soumettait et sur la question générale d'une contribution aux armements impériaux. Je pourrai tout à l'heure établir que M. Monk avait raison lorsqu'il s'efforçait de ramener le premier ministre à la déclaration que ce dernier avait faite en ce Parlement au cours de l'automne de 1910.

Au cours des élections qui suivirent, la province de Québec devint le terrain choisi par nos adversaires pour discuter cette seule question. Il n'était pas question de réciprocité dans cette province; on ne discutait que la seule question de la marine de guerre. Une évolution s'opéra entre les vieux bleus et les associés de M. Bourassa qui luttait contre les libéraux conduits par sir Wilfrid Laurier, et le fait que le premier ministre d'aujourd'hui compte vingt-six députés pour l'appuyer ici, est le résultat de l'agitation créée dans la province de Québec par l'aile gauche du parti conservateur. Après la bataille, lorsque la victoire fut bien certaine, qui dicta ses volontés?

Comment sont entrés dans le cabinet le député de Jacques-Cartier, le ministre du Revenu de l'intérieur et le ministre des Postes? C'est un fait que le "Devoir", le journal de M. Bourassa, a publié dans ses colonnes un état exact de la composition du cabinet deux jours à l'avance. Ce renseignement a été certainement obtenu de quelqu'un qui avait l'oreille du premier ministre. Nous savons tous quel fut le mécontentement qui régna parmi certains députés qui avaient toujours été vraiment loyaux dpuis des années aux principes conservateurs, quand ils se virent préférer pour des sièges au conseil, le ministre du Revenu de l'intérieur, le ministre des Postes et M. Monk, des nationalistes avérés. Le Bleu d'antan fut remis à l'arrière-ban et ce gouvernement de coalition, partie conservateur et partie nationaliste, fut créé—et, en ce qui concerne la province de Québec, les nationalistes obtinrent la haute main. Puis, après la formation de ce gouvernement, nous demandâmes, à la dernière session, une déclaration qui, d'après les règles de tout parlement constitutionnel, dans toute l'histoire de l'empire, aurait dû être faite immédiatement, pour expliquer comment ces hommes, si absolument contraires et divisés au point de vue des idées et des principes, avaient pu se réunir dans un même ministère.

L'honorable député de Jacques-Cartier, dans un moment de gaieté, peu après son entrée en fonction, nous répondit: "Nous sommes ici et vous êtes là". Et il ajouta qu'il était rivé et boulonné à son fauteuil et que c'était là le plus qu'il pouvait en dire. Il n'était évidemment pas rivé et boulonné à son siège autant qu'il voulait bien le dire.

M. GERMAN: Pas la moitié autant que le ministre du Revenu de l'intérieur.

M. MACDONALD: Non, pas la moitié autant que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur. Mais on demanda une explication au premier ministre, et je demande l'indulgence de la Chambre, vu l'importance du sujet et de ses développements postérieurs, si je lis la réponse du très honorable ministre. Ceux d'entre nous qui ont eu le plaisir de siéger dans des législatures précédentes, la goûteront probablement mieux que les confrères qui en sont à leur première expérience. Voici la manière preste dont le premier ministre a tranché la question.

Il est vrai que le ministre des Travaux publics (M. Monk) et moi ne voyions pas tout du même œil, mais le point qui nous divisait à cette époque n'était pas une question de politique, mais une question de fait, car le ministre des Travaux publics avait à maintes reprises déclaré que, dans le cas où il y aurait urgence pour cet empire, lui et ceux qui le suivent seraient prêts à faire leur devoir. Le ministre des Travaux publics et moi nous étions d'accord sur cette plate-forme commune que ce serait le comble de l'imprudence et contraire aux intérêts d'un empire uni d'imposer tout grand projet de coopération permanente au peuple de ce pays sans lui avoir donné une occasion d'exprimer son opinion.

C'est encore assez intéressant de constater, après cet aveu sincère, qu'en dépit des troubles soulevés dans la province de Québec—au cours desquels tout ce qui semblait devoir aider l'Angleterre fut dénoncé —que l'homme qui dirigea le mouvement, l'homme qui rangea les forces aux côtés de M. Bourassa n'était pas séparé du chef du parti conservateur sur aucune question politique, la seule divergence entre eux consistant en une question de fait, à savoir s'il y avait urgence ou non. Et le premier ministre dit de plus qu'il s'est tout à fait

trompé au sujet de la question d'urgence en 1910. Il voulait alors donner $25,000,000 à l'Angleterre à cause d'une urgence qu'il croyait alors exister, mais il découvrit plus tard qu'il s'était trompé, et, en conséquence, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et lui, pouvaient bien marcher de concert. L'honorable député de Jacques-Cartier ne nous a jamais donné sa version de l'affaire avant de sortir du ministère, et je vais aborder ce point dans un instant. Ces honorables messieurs sont entrés au pouvoir et à quoi s'étaient-ils engagés? Il n'y a aucun doute que, tandis que l'honorable premier ministre prétendait être si absolument déloyal, il avait personnellement promis à l'honorable député de Jacques-Cartier qu'il rapporterait la loi de la marine, cette loi que l'Australie a prise pour base de toutes ses contributions à l'empire en ce qui concerne la défense navale, loi qui y fonctionne admirablement et qui sera la politique permanente de l'Australie. Il n'y a aucun doute que le premier ministre a garanti à son allié nationaliste que la loi Laurier sur le service de la marine serait abrogée. Ce fut là une des conditions. Et alors qu'a-t-il fait? Il lui fallait trouver une autre urgence. Il croyait en tenir une en 1910, mais elle lui a glissé des mains et il s'agissait d'en trouver une autre. Ce fut une assez forte urgence pour l'honorable député de Jacques-Cartier.

Ce dernier était un grand homme l'année dernière. Les honorables membres assis en arrière de lui et qui avaient des rapports avec lui en sa qualité de ministre des Travaux publics, admiraient son habileté, louaient ses capacités et par tout le pays le parti conservateur le proclamait un des grands Canadiens français. Maintenant, aucun ne s'abaisserait à lui tirer sa révérence. Quand le premier ministre revint d'Angleterre avec dans sa poche son urgence, qu'il avait de lui-même créée, et qu'il la présenta à l'honorable député de Jacques-Cartier, ce dernier déclara que ce n'était pas une urgence du tout. De fait, l'honorable député de Jacques-Cartier a déclaré à ses amis que le premier ministre était allé en Angleterre et avait demandé à l'amirauté de leur envoyer quelque matière sur laquelle il pourrait baser sa cause, que l'amirauté leur avait envoyé des renseignements qu'il en fut indigné et demanda davantage, mais ne, put obtenir ce qu'il voulait; et à son retour au Canada, lorsqu'il rencontra le ministre des Travaux publics d'alors (M. Monk) avec qui il ne s'est pas entendu sur la question de l'existence d'une urgence, il n'a pu lui fournir aucune preuve de la réalité de cette urgence. M. Monk dans sa lettre de démission a déclaré:

Je regrette de ne pouvoir donner mon assentiment à la décision prise par le cabinet hier, de mettre, au nom du Canada une contribution d'urgence de $35,000,000 à la disposition du gouverenement britannique pour les fins de la marine de guerre, avec la sanction du Parlement, mais sans donner au peuple canadien l'occasion d'approuver ce projet avant sa réalisation. Mon assentiment serait, dans les circonstances, contraire à ce à quoi je me suis engagé...

Envers qui? Ces engagements doivent être ceux que la premier ministre lui a faits lors de son entrée dans le cabinet et sur lesquels il s'est basé pour s'engager à son tour vis-à-vis de ses alliés de la province de Québec. Il n'y a aucun doute qu'en prenant place au conseil des ministres, l'honorable député de Jacques-Cartier a obtenu du très honorable premier ministre une définition de sa politique future. Sur la foi de cela, il a dit à ses amis qui avaient combattu pour lui: Comptez sur moi. Cependant, en abandonnant le cabinet, il écrit au premier ministre qu'il ne peut approuver sa politique sans manquer à ses engagements:

...et la loi en question comporte une gravité qui me justifie d'insister. Elle dépasse les limites de l'acte constitutionnel de 1867.

Ainsi l'honorable député a déclaré que le premier ministre avait violé les promesses qui avaient déterminé son entrée en fonctions, s'est retiré du cabinet et est parti en refusant de venir devant la Chambre soutenir la proposition que cet argent devait être expédié en Angleterre. Ce sont là des faits indiscutables. Que dit le pimpant ministre du Commerce? J'ignore si le ministre du Revenu de l'intérieur était ou n'était pas à son siège lorsque cela s'est dit. Je crois qu'il avait succombé au sommeil, sans quoi, il en aurait, j'en suis sûr, pris souci. C'est un homme très facétieux que le ministre du Commerce. Voici ce qu'il dit:

Alors, dit-il, voilà l'effet de l'alliance impie entre les nationalistes et les libéraux-conservateurs. Si c'est là le résultat, qui a remporté le morceau?

Cela ne cadre certainement pas avec ce que dit le ministre du Revenu de l'intérieur:

Cette mesure parle de contribution, les nationalistes condamnent les contributions, ils n'en veulent pas.

Dans ce cas, quels qu'aient été les antécédents, les nationalistes n'ont pas eu le dessus cette fois-ci, voilà qui est certain.

Si jamais une déclaration humiliante a été faite devant un Parlement, c'est bien celle du ministre du Commerce. On voit occupant des banquettes derrière lui vingt nationalistes venant de la province de Québec qui doivent leur entrée dans cette Chambre seulement et uniquement aux vues outrancières qu'ils ont exprimées sur cette question. Deux d'entre eux sont rivés et attachés à leur siège; le Gouvernement ne les abandonnera pas, quels que

soient les principes qui prévaudront. Que feront les autres? Sera-ce le principe nationaliste qui l'emportera. Voilà une énigme dont nous pourrons peut-être avoir le mot plus tard. Par sa lettre, l'ancien ministre des Travaux publics a soulevé un coin du voile. Pourquoi le premier ministre, quand son collègue s'est retiré du cabinet, n'a-t-il pas comme l'ont toujours fait tous les premiers ministres de l'empire dans des circonstances analogues—pourquoi n'a-t-il pas fourni d'explication au Parlement comme la chose s'est toujours faite et devrait toujours se faire?

Un de ces matins les détails transpireront et nous connaîtrons alors le marché; comment on a trafiqué de la défense navale au Canada, les conditions de la réunion du parti nationaliste et du parti conservateur durant l'automne de 1911 et de la formation du cabinet. Nous saurons aussi pourquoi M. Monk a démissionné et quels engagements on a violés pour en arriver à imposer au peuple du Canada cette farce qui consiste à lui demander de voter $35,000,000 pour retirer les tories du trou où ils sont dans la province de Québec.

Qu'ont fait ensuite ces messieurs? Cette combinaison de colporteurs politiques qui ont acheté à si bon marché leurs principes dans la province de Québec, sont allés en Angleterre et les ont revendus au plus haut prix. Cette entente avec les nationalistes aura, si cet argent est voté, coûté au peuple du Canada, $35,000,000. L'année dernière, le Gouvernement a annoncé sa décision de rapporter la loi de la marine, d'abandonner la défense navale, et de reculer l'horloge et de la tenir dans cet état pendant des années, en ce qui concerne la construction maritime au Canada. Pourquoi ont-ils fait cela? Afin de plaire aux nationalistes de Québec. Lorsque le premier ministre est allé en Angleterre, il avait les mains liées et il a annoncé à l'amirauté qu'il n'avait nullement l'intention d'imiter l'exemple de l'Australie en établissant une défense locale quelconque. Les constructeurs de navires de Belfast, Glasgow et New-Castle-on-Tyne voyant pour eux une occasion se sont bien gardés de la laisser échapper et il est immédiatement tombé entre leurs mains.

Voyons quelle était la politique de l'amirauté anglaise avant qu'on eût demandé au parti tory de faire quelque chose, comme il le prétend lui-même:

Il n'est pas invraisemblable que le principal progrès naval des dix prochaines années sera le développement de forces navales effectives dans les possessions d'outre-mer—que nous serons en état de faire une répartition des travaux entre l'Angleterre et les Etats d'outre-mer de manière que nous (la mère patrie) maintenions la suprématie contre tous venants aux points stratégiques et qu'elles (les possessions) aient la garde et la surveillance de tout le reste de l'empire.

Telle était la politique de l'amirauté en mai 1912. Et quel autre principe caractérisait sa politique? Elle projetait, on peut le voir à la page 11 de la "Naval Review" de l'an dernier, quelque chose à cet effet.

Les déboursés du trésor des colonies dans la mesure beaucoup plus forte récemment recommandée devant couvrir un long espace de temps. Dans l'intervalle qui s'écoulera avant que tous les navires projetés pour les flottes locales soient achevés, nous pourrons à peu de frais pour la métropole conférer un avantage réel aux nôtres établis au delà des mers. Nous pourrons, ainsi qu'on l'a dit, mettre des navires en réserve en Australie, ce qui augmentera sensiblement les moyens de défense, du moins, contre le genre d'attaques auxquelles il est nécessaire de nous préparer. En accomplissant ce travail indispensable de coopération, nous créons un nouveau lien de l'empire.

Telle était la politique reconnue de l'amirauté anglaise à l'arrivée du premier ministre en Angleterre. Mais elle le vit venir, pour ainsi dire et elle décida qu'elle accepterait toute proposition qu'il pourrait faire. Je donnerai lecture de la déclaration du premier lord de l'amirauté, publiée à la page 372 de la "Naval Review":

Le développement de la politique navale du Canada est en ce moment quelque peu incertain.

Avant de prendre l'avis de l'amirauté, le premier ministre adressa la parole en différents lieux et dans diverses circonstances. Tous ces banquets d'honneur avaient été décidés d'avance. Cet homme qui voulait soumettre les questions à la population canadienne, cet homme dont l'aile gauche manœuvrait dans la province de Québec, cet homme qui éleva la voix à la Chambre pour appuyer avec solennité la théorie que le Canada devait s'occuper de la défence navale chez lui, adressant la parole au Royal Colonial Institute, avant d'avoir conféré avec l'amirauté, disait:

J'ai toujours été convaincu, je le suis encore, et je ne vous apprends rien de nouveau en vous déclarant que je suis d'avis que la défense de l'empire peut être assurée le mieux par une flotte unique.

Après toutes ces déclarations et ces promesses concernant le programme de la défense navale du Canada, il déclarait en Angleterre—j'ignore si c'est le succès ou l'hospitalité qui provoquait cette franchise—qu'il avait foi au projet d'une seule flotte—il ne voulait pas de flottes locales.

Etant dans cette disposition d'esprit, il alla voir M. Winston Churchill, et M. Bourassa nous apprend ce qui s'est passé. M. Bourassa était d'ordinaire un bon juge de ce qui se passait dans le parti conservateur et le premier ministre a dit textuelle-

ment à M. Winston Churchill: J'ai promis à l'aile nationaliste de mon parti d'abroger la loi navale et, à moins que vous n'acceptiez de moi une somme d'argent, je ne puis faire autre chose.

On tenta par trois fois de rédiger un document acceptable. Le premier ministre revint au Canada sans l'apporter, et je n'ai aucun doute que des passages du document qui a été renvoyé ici ont été soumis à l'amirauté par le premier ministre lui-même, avant d'être transmis au Canada. Ils en portent toutes les traces. Voilà une jolie espèce d'urgence, n'est-ce pas? Il n'y a pas lieu de s'étonner que le ministre du Commerce dise que ce n'est pas une urgence, mais un besoin.

Pendant son séjour en Angleterre son chef avait grand besoin de trouver quelqu'un pour le conduire hors du labyrinthe dans lequel il s'était fourvoyé, et il ne pouvait rien faire, s'il ne trouvait pas un moyen de donner une somme d'argent. Il revient au pays et parle pompeusement; il déclare que dorénavant le Gouvernement prendra part aux délibérations du comité de la défense impériale. Voilà une déclaration que je me propose de traiter avec le plus grand soin, car elle renferme des éléments que le peuple canadien doit connaître.

Le premier ministre avait parlé à la légère de la nécessité pour le Canada de prendre part aux délibérations d'un conseil militaire avant de s'engager dans une coopération durable; aussi, rendu en Angleterre, il se met à l'œuvre, dit-il, pour conclure un arrangement semblable, et toute la presse conservatrice du pays proclame à cor et à cri que le premier ministre a accompli un exploit merveilleux—le Canada sera représenté dans les conseils de l'empire—il a obtenu cette concession du gouvernement Asquith et il est assez téméraire pour élever la voix dans cette enceinte et faire cette déclaration.

Voyons ce qu'il a dit, car le document publié par M. Harcourt, ministre des colonies, a été publié dans le dessein de contredire la déclaration que M. Borden a faite à la Chambre: qu'il avait obtenu ce droit pour le Canada. La preuve de ce fait est si claire et si formelle que je la livrerai à la Chambre. Voyons ce qu'a dit le premier ministre:

J'ai reçu l'assurance du gouvernement de Sa Majesté qu'en attendant la solution définitive de la question des voix et de l'influence, il consentirait avec plaisir à la présence à Londres d'un ministre canadien pendant toute ou partie de l'année. Ce ministre serait convoqué régulièrement à chacune des réunions du comité de la défense impériale et il serait considéré comme un de ses membres permanents. Aucune démarche importante de la politique étrangère ne serait entreprise sans consulter

ce représentant du Canada. Cela paraît un pas important fait en avant...

Notez ces paroles:

Cela paraît être un pas important fait en avant en ce qui concerne nous-mêmes et le Royaume-Uni. Cela nous donnerait la possibilité d'être consultés et par conséquent cela nous procurerait une influence que nous n'avons pas possédée jusqu'à ce jour.

L'intention n'est-elle pas de laisser entendre à la Chambre et au pays qu'il a obtenu cet avantage pour la première fois?

Les conclusions et les déclarations de la Grande-Bretagne en ce qui concerne les relations étrangères ne pourraient pas manquer d'acquérir une nouvelle force si l'on savait que la consultation et la coopération avec les colonies anglaises sont devenues une réalité.

J'ai entendu le premier ministre faire cette déclaration. Je me rappelais les faits, mais j'avais peine à croire qu'un homme occupant le poste élevé qu'il occupait dirait à cette Chambre qu'il avait obtenu ce que le Canada n'avait jamais possédé dans le cours de son histoire et qu'il avait pu obtenir du gouvernement Asquith quelque chose qui assurait au Canada le droit de se prononcer sur les questions de paix et de guerre, droit qu'il n'avait jamais eu auparavant. C'est un point de vue que les rédacteurs enthousiasmés des journaux conservateurs d'un bout à l'autre du pays, que des présidents d'universités enthousiasmés, qui ont écrit des articles dans les revues, ont adopté, pensant que M. Borden nous avait obtenu ce droit en Angleterre.

Quelle est la vérité à ce sujet? Un cousin de l'honorable premier ministre, le cidevant ministre de la Milice a, en 1902-1903, fait partie du comité de la défense impériale sur l'invitation expresse de M. Balfour, le chef du parti conservateur. En 1909, sir Frederick Borden a de nouveau assisté aux délibérations du comité de la défense impériale, à la demande du gouvernement. En 1911, il y a deux ans, lors du passage en Angleterre de l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) la question de savoir si le Canada et les autres colonies auraient des représentants au comité de la défense impériale a été réglée—il y a de cela deux ans; c'était plus d'un an avant que M. Borden eût mis le pied en Angleterre ou eût discuté la question.

Lorsque le premier ministre prononça ce discours devant la Chambre, le 5 de décembre, son discours fut transmis en Angleterre par le télégraphe sous-marin et annoncé qu'il serait publié simultanément dans les différentes parties de l'empire. M. Harcourt, ministre des colonies, a lu ce discours du premier ministre, et s'est aperçu que le sentiment que ce dernier voulait

créer à ce sujet était complètement erroné et il s'est mis à écrire un document officiel au premier ministre du Canada et aux autres colonies autonomes pour exposer la vérité. On a peine à concevoir qu'un homme digne de confiance, occupant le poste élevé de premier ministre de ce pays ait entrepris à dessein de faire croire à la population canadienne qu'il avait obtenu pour la première fois le droit pour un ministre canadien de faire partie du comité de la défense impériale; cependant la preuve que fournit ce document, publié par M. Harcourt, est si formelle que je laisse à la Chambre et au pays le soin de conclure par eux-mêmes. Voici la lettre:

Downing-Street, 10 décembre 1912.

Milord,—Je vous transmets par la poste, pour renseigner confidentiellement vos ministres, un compte rendu des délibérations du comité de la défense impériale, du 30 de mai 1911 (pendant la conférence impériale) et du 1er d'août 1912 (pendant la visite des ministres canadiens à Londres).

Ce compte rendu a conséquemment trait à la question de la représentation des possessions anglaises au comité de la défense impériale.

Vos ministres, qui étaient présents la première fois, se rappellent que la question a été soulevée par un projet de résolution de sir Joseph Ward, inscrit au programme de la conférence impériale et demandant que les hauts commissaires des possessions anglaises fussent convoqués aux séances du comité de la défense impériale lors de l'étude de questions navales ou militaires intéressant les possessions d'outre-mer. L'opinion unanime de toutes les personnes présentes le 30 de mai 1911 a été que les possessions ne devaient pas être représentées par les hauts commissaires, mais par des ministres qui seraient comptables à leurs propres collègues et au Parlement, et en même temps il a été décidé qu'un comité de la défense devrait être établi dans chaque possession et être en contact intime avec le comité de la défense impériale en Angletetrre. Le projet de résolution définitivement soumis par le gouvernement de Sa Majesté et unanimement accepté par les membres de la conférence impériale était ainsi conçu:

1) Qu'un ou plusieurs représentants désignés par les gouvernements respectifs des possessions anglaises seraient invités à assister aux réunions du comité de la défense impériale lors de l'étude de questions navales ou militaires intéressant les possessions d'outre-mer.

2) Que le projet d'établir un comité de défense dans chaque possession est accepté en principe. C'est à chaque possession qu'il appartient de décider quelle sera la constitution de ces comités de défense.

Il est dit bien clairement que cette entente a été conclue le 30 mai 1911 avec le comité de la défense impériale dont faisaient partie les représentants des colonies. Or, il est évident que le premier ministre actuel n'a eu rien à faire dans cette entente parce qu'elle a eu lieu dans l'été de 1911.

Le gouvernement canadien ayant changé à l'automne de 1911, il a été nécessaire, quand M. Borden et ses collègues ont visité l'Angleterre cet été, de leur soumettre ces propositions, car ils n'étaient naturellement pas au courant des démarches précédentes. M. Borden a accepté provisoirement les résolutions telles qu'elles avaient été adoptées, sauf à les soumettre à l'examen de ses collègues au Canada et il a déclaré qu'il ne voyait pas de difficulté à ce qu'un de ses ministres, soit avec ou sans portefeuille, passe quelques mois chaque année à Londres pour se conformer à cette intention. M. Asquith et moi-même avons eu par la suite avec lui plusieurs entretiens particuliers, au cours desquels il a exprimé le désir que les ministres canadiens et des autres colonies qui pourraient se trouver à Londres, comme membres du comité de la défense impériale, puissent recevoir confidentiellement communication du programme et des travaux du gouvernement impérial relativement aux affaires étrangères et autres.

Notons bien ce que le gouvernement impérial dit au premier ministre du Canada. Il demandait quelque chose de plus que ce qui avait été donné auparavant.

Nous lui avons fait remarquer que le comité de la défense impériale est simplement un corps consultatif; il n'est pas et ne peut devenir dans aucune circonstance un corps qui décide de la politique, ce qui est et doit rester la prérogative seule du cabinet soumis à l'appui de la Chambre des communes. Mais, en même temps, nous l'avons assuré que tous les ministres des colonies qui résideraient ici auraient en tout temps libre et complet accès auprès du premier ministre, du secrétaire des affaires étrangères et du secrétaire des colonies pour obtenir des renseignement sur toutes les questions de politique impériale.

Voilà ce que les journaux conservateurs du pays ont annoncé sur les toits comme étant une grande démarche impérialiste de la part du Gouvernement. Ce n'est pourtant qu'une outre vide et une moquerie. L'entente en vertu de laquelle le Canada devait avoir le droit d'envoyer un représentant pour siéger dans le comité de la défense impériale a été le fait de sir Wilfrid Laurier et de ses collègues en 1911.

La quatrième phase dans l'histoire de nos relations avec l'empire au sujet de la défense navale est la demande que l'on nous fait d'appuyer la proposition de donner $35,000,000 à la mère patrie. Il est clair que le premier ministre, lorsqu'il est allé en Angleterre, a été obligé de dire au gouvernement impérial: Il faut que vous me permettiez de vous offrir une contribution; c'est le seul moyen d'en sortir. La preuve à ce sujet est indiscutable.

Le premier ministre ne pouvait faire autre chose, parce qu'il était lié de toutes les façons possibles, et il savait, avant même de partir pour l'Angleterre, que c'était la seule ressource qui lui restait.

Examinons quelques-unes des choses que l'on pourrait faire avec ces $35,000,000. La Chambre a discuté le projet du canal de la baie Georgienne. Ces $35,000,000 paieraient

un tiers du coût du canal de la baie Georgienne. En Angleterre, où le contribuable paie 15 p. 100 de taxe, tandis qu'ici au Canada il en paie 18, on rembourse aux vieillards des deux sexes sous forme de pensions des sommes énormes qui ne sont pas prises dans le gousset de la classe populaire, mais dans celui de la classe riche. Avec ces $35,000,000 nous pourrions tripler ou quadrupler ces pensions pour la vieillesse, et la capitaliser pour un grand nombre d'années. Il y a autre chose. De toutes les parties du pays nous recevons des demandes de moyens de transport plus faciles; on demande de construire des chemins de fer, et cependant pour sortir le parti conservateur de ses embarras à propos de cette question navale, on nous dit qu'il faut remettre à plus tard tous ces problèmes et toutes ces améliorations. Peu importe ce que vous disiez, nous enverrons cette somme en Angleterre, nous disent les députés de la droite.

Telle est la position dans laquelle se trouve le Gouvernement. Par sa politique il ne fera rien pour le Canada et absolument rien pour l'empire. D'après le ministre de la Marine et des Pêcheries les navires que nous proposons de construire à Halifax ne vaudraient plus rien en six ans, mais dans ce cas-là les navires que le Gouvernement propose d'offrir à l'Angleterre ne vaudront rien non plus dans six ans.

Je constate que le ministre du Travail est revenu à son siège. Je regrette qu'il ne soit pas arrivé un peu plus tôt car il aurait entendu une petite discussion au sujet de quelques-uns de ses collègues qui ne sont pas en faveur d'un seul drapeau et une seule flotte.

Quelle est aujourd'hui l'opinion du parti conservateur dans le pays sur cette question? Pendant que le premier ministre nous parle d'une façon ici et que les orateurs de la droite déclarent les uns d'après les autres que le Canada ne peut pas construire de navires, que cela coûte trop cher, et qu'ils seraient démodés avant d'être achevés, que nous dit l'organe même du premier ministre à Halifax.

Le gouvernement Borden qui n'est au pouvoir que depuis quinze mois, a une majorité de près de cinquante voix dans la Chambre des communes. Pendant les dernières élections le peuple savait qu'il songeait à offrir une contribution d'urgence pour la marine anglaise, contribution qui devait être suivie par une politique navale permanente, mais pas avant que la question ne fût soumise à l'approbation des électeurs.

M. LEMIEUX: Est-ce le sénateur Dennis qui parle ainsi?

M. MACDONALD: Oui, le sénateur Dennis que le premier ministre estime tellement qu'il lui a donné un siège au Sénat afin de l'avoir plus près de lui pour l'inspirer. Le premier ministre dit aux électeurs de la Nouvelle-Ecosse que c'est à eux de profiter de l'occasion, et il fait miroiter à leurs yeux la construction d'une marine canadienne, tandis que la plupart des députés qui l'appuient dans cette Chambre la combattent continuellement. A l'encontre de la politique du Gouvernement nous proposons une politique que tout véritable Canadien dans cette Chambre et dans le pays devrait approuver par le seul fait qu'il est Canadien, politique qui consiste à avoir une flotte sur l'Atlantique et une sur le Pacifique, ce qui exemptera à la mère patrie le soin de faire la police sur les deux océans qui baignent notre pays. Voilà une politique de haute envolée, et qu'avec les hommes que nous avons dans le pays, avec l'argent canadien, avec le génie canadien, ainsi que sir George Reid, d'Australie, a dit, nous nous proposons de mettre à exécution. C'est une politique digne du Canada du vingtième siècle.

Bien que l'heure soit avancée, monsieur l'Orateur, je veux discuter pendant quelques instants la question de la construction de navires de guerre au Canada. Lorsque j'ai entendu l'autre jour le premier ministre, qui vient de la même province que moi, et où il a pu voir depuis son enfance construire des navires sur toutes les criques, toutes les baies, tous les havres lorsque je l'ai entendu dire que l'on ne pouvait espérer construire quelque chose qui vaille avant un quart ou peut-être un demi-siècle, je me suis demandé s'il comprenait bien la situation humiliante dans laquelle il plaçait le Canada. On nous parle de la mère patrie, monsieur l'Orateur. Mais en Angleterre on n'avait jamais construit de navires en fer avant 1877; est-ce là un demi-siècle? Ce que les Anglais, avec toute leur énergie, peuvent faire, j'ai assez confiance dans mes compatriotes pour croire qu'ils peuvent le faire également. Ce n'est qu'après les découvertes dans la fonte de l'acier perfectionnées par Bessemer et Siemen, qu'il a été possible de construire des navires en fer. A ce sujet voyons ce que disait en 1910 mon honorable ami de Simcoe-nord (M. Currie). Dans un discours prononcé dans cette enceinte il disait:

Sur ce tonnage total de 35,478,878 tonneaux, l'Angleterre en possède à peu près la moitié. Diverses autorités disent que le tonnage de nos vaisseaux à vapeur de même catégorie est de 200,000 tonnes, et si l'on déduit 100,000 tonneaux qui représentent le tonnage sur nos lacs, nous avons 100,000 tonneaux sur l'océan. En d'autres mots, la proportion de notre tonnage maritime à l'égard du tonnage anglais est de 1 à 177. Si nous tenons compte de la valeur que représente la marine marchande de l'Angleterre et ce qu'elle rapporte, nous comprendrons mieux la raison des dépenses énormes que l'Angleterre fait pour sa marine au simple point de vue commercial, et nous découvrirons que c'est l'industrie la plus productive de l'Angleterre, celle qui contribue le plus à la richesse énorme et au revenu de ce pays.

Il est bon que tous les Anglais le sachent. A ceux qui nous disent que le contribuable anglais est taxé pour le maintien de la marine je répondrai que pratiquement tout l'argent qui est dépensé pour la marine est gagné par les ouvriers anglais à Belfast, sur la Clyde, ou à Newcastle-on-Tyne. Cet argent ne sort jamais du pays, et la richesse nationale n'est jamais diminuée. M. Currie a noté ce fait qui est de grande importance.

Voyons ce que font les autres pays. Le Canada sera-t-il le seul pays qui ne pourrait rien faire par lui-même? Voyons l'Autriche-Hongrie, où les 22 cuirassés que possède ce pays ont tous été construits depuis 1895; 14 ont été construits à Trieste il n'y a pas très longtemps encore. Voyons le Brésil. Nous aimons à nous vanter, nous, habitants de l'Amérique du Nord, que nous sommes en quelque sorte supérieurs aux habitants de l'Amérique du Sud. Le Brésil a cinq cuirassés et onze croiseurs, tous construits depuis 1895, dans les chantiers de Rio-Janeiro.

Voyons la Chine; cette Chine efféminée et encore barbare a 14 croiseurs, tous construits depuis 1895, et en 1900, il y a douze ans, la Chine établissait deux chantiers maritimes dans lesquels elle a construit depuis tous ses navires.

Le Danemark, un petit pays, a cinq cuirassés et trois croiseurs qui ont tous été construits à Copenhague pendant les derniers vingt ans. Pourquoi au Canada ne pourrions-nous pas faire la même chose?

L'Italie a vingt-sept cuirassés et seize croiseurs tous construits depuis vingt ans dans ses chantiers à Gênes, à Speria, à Venise, et à Castellanunare.

Le Japon est sorti du barbarisme un peu avant la Chine. Qu'a fait ce pays? Il possède aujourd'hui quatre chantiers maritimes, et a construit depuis 1897 vingt-sept cuirassés et croiseurs. Tout cela depuis 1877 seulement, et, cependant, le premier ministre du Canada insulte véritablement le Canada lorsqu'il dit que nous sommes incapables de construire des navires avant cinquante ans.

Mais il y a plus que cela. On nous parle souvent de la construction des navires en Angleterre. Dans le moment on construit en Angleterre le "Iron-Duke" et le "Roi-George-V" qui auront chacun 25,000 tonneaux. Ce sont les plus gros navires que l'on construits en Angleterre, mais au Japon, où on n'a jamis construit de navires en fer avant 1897, il y a cinq chantiers immenses où l'on construit le "Kobe", qui aura 27,500 tonneaux et deux autres du même tonnage. Ces trois navires sont plus gros qu'aucun des navires construits en Angleterre, et nous pourrions certainement, au Canada, faire la même chose que le Japon.

Prenons les Pays-Bas, qui sont un petit pays; ils ont leur propre chantier à Amsterdam et depuis 1892 ils ont construit dix-huit cuirassés, croiseurs et vaisseaux plus petits.

La Norvège a ses propres chantiers à Horten et à Christiania où l'on construit des navires depuis vingt ans.

Le Portugal! Y a-t-il un Canadien qui voudrait que son pays passât derrière le Portugal, et qui voudrait admettre qu'un Canadien n'a pas autant de talent, d'intelligence et d'énergie qu'un Portugais, que nos ouvriers ne valent rien et sont incapables de construire des navires aussi bien qu'on le fait en Portugal? C'est pourtant ce que nous dit le premier ministre lorsqu'il prétend que nous n'y pouvons parvenir avant cinquante ans. Le Portugal a construit depuis 1895 à Lisbonne, où il a établi un nouveau chantier maritime.

Voyez l'Espagne, elle n'a commencé à construire des navires qu'en 1892. Elle a trois chantiers de construction et a bâti dix-sept cuirassés et croiseurs.

Voyez la Suède; il y a vingt ans seulement qu'elle a commencé à construire des navires et elle possède dix-huit cuirassés et croiseurs. Elle a trois grands chantiers de construction à Stockholm, Gothenberg et Maleno. Voyez la Turquie, l'Homme malade de l'Europe, la nation qui est menacée d'extinction en Europe, quel que soit l'avenir qui lui est réservé en Asie. Les Turcs construisent des navires dans leurs propres chantiers depuis 1893. C'est ce que nous sommes incapables de faire au Canada, à ce que prétendent nos doctes ministres, qui se glorifient d'être les descendants en droite ligne, les héritiers des traditions de l'homme qui, il y a vingt-cinq ans, promulgua l'évangile du Canada aux Canadiens.

Quels magnifiques descendants! Lorsque le ministre des Travaux publics prononcera le discours qu'il ne manque jamais l'occasion de prononcer dès qu'il prend la parole en cette Chambre, au sujet de cette bonne vieeille Politique nationale, je le prie de nous dire comment il concilie son programme naval avec cette politique nationale. Je tiens à dire à l'honorable ministre qu'il n'est plus dans la note du grand parti conservateur progressiste d'autrefois lorsque, reconnaissant la possibilité de construire des navires en Angleterre, au Japon ou dans tout autre pays habitable du globe, il refuse d'admettre que le Canada soit tout aussi capable de le faire.

Quant à ce qui se passe aux Etats-Unis, l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) nous a raconté une merveilleuse histoire au sujet du développement de Quincy (Massachusetts), comme exemple de ce qu'il est possible de faire en vue de l'établissement de chantiers de construction. Quand

je vous dirai que le premier cuirassé qui ait jamais été construit aux Etats-Unis l'a été en 1893, il y a vingt ans,—ce renseignement est fourni sur la foi de la "Naval Review" d'Angleterre,—et que aujourd'hui il n'existe pas moins de huit grands chantiers de construction sur divers points du pays, et qu'on y a constrduit, depuis 1897, cinquante cuirassés et vingt-trois croiseurs et que six seulement des navires en service aux Etats-Unis ont été construits avant 1897, il y a seize ans, vous reconnaîtrez que la déclaration du premier ministre ne saurait nulle part être prise au sérieux.

J'ai l'ai déjà dit, dans les anciens jours de la construction de navires de bois dans les Provinces maritimes, dans toutes les anses et dans tous les havres du littoral, depuis Québec jusqu'à Saint-Andrews, on pouvait entendre les coups de marteau de l'ouvrier durant les mois d'hiver, et voir monter les coques des navires jusqu'à ce qu'ils fussent lancés dans l'été de l'année suivante. Lorsque déclina l'industrie de la construction des navires de bois, par suite de l'introduction du fer et de l'acier dans cette industrie, pourquoi les Canadiens n'ont-ils pas continué à construire des navires?

Parce que nous manquions d'aciéries. Si nous avions pu à cette époque faire laminer au Canada les plaques d'acier, le goût de notre population pour la vie maritime aurait trouvé à s'alimenter, et la supériorité dont nous jouissions à cet égard sur presque toutes les nations, ayant parfois une population double de celle du Canada, nous resterait toujours. Mais nous n'avions pas d'aciéries et c'est pour cette raison que nous n'avons pu continuer. Quel est l'état des choses aujourd'hui? A Sydney, New-Glasgow, le Sault, Montréal, Hamilton, Fort-William, et autres endroits, il existe de grandes aciéries produisant toutes sortes d'articles en acier. Tout propriétaire d'aciérie au Canada vous dira qu'il est en mesure de fabriquer les rails d'acier et tout autre article en acier dans d'aussi bonnes conditions qu'on peut le faire en Angleterre. La confection de plaques d'acier n'a rien de mystérieux. En 1910, mon ami de Simcoe-nord, aux multiples talents, a déclaré en cette Chambre, et j'ai depuis vérifié l'exactitude de son affirmation, que la compagnie des aciéries "Dominion" ayant su en 1910 que le Gouvernement se proposait de construire des navires au Canada, fit venir du matériel de l'étranger, matériel qui est en sa possession aujourd'hui, et par le moyen duquel, en moins de deux mois, elle serait en mesure de se mettre à laminer des plaques d'acier de toutes sortes pour la construction de navires au Canada. Voici en quels termes s'exprimait l'honorable député de Simcœ-nord en 1910:

La compagnie Dominion Iron and Steel possède un matériel considérable pour le laminage

M. MACDONALD.

des plaques, mais il est remisé dans un hangar, vu que dans les conditions actuelles elle serait en mesure de laminer en un mois toutes les plaques utilisées au Canada dans le cours d'une année. Mais si vous entreprenez de mettre à exécution un programme de cette nature, elle ne tardera pas à construire son usine, et à bref délai nous ne ferions pas seulement que laminer des plaques de fer, nous serions à même de satisfaire aux demandes de tout le pays. Le temps n'est pas très éloigné où nous ferons nos plaques de blindage, car notre pays produit le nickel qui entre dans la confection de ces plaques dans toutes les parties du monde. Nous serons aussi à même de fabriquer nos canons, et même de soumissionner la construction de navires de guerre pour la marine anglaise.

Lorsque l'entreprise de la construction du pont de Québec fut adjugée il y a deux ans, une compagnie anglaise soumissionna, et prétendit qu'il était impossible pour les Canadiens de construire un tel pont; mais la compagnie Dominion Bridge, composée d'hommes entreprenants, ayant soumis un plan convenable qui fut approuvé par l'ingénieur, et s'étant déclarée prête à construire ce pont, le gouvernement libéral la chargea de l'entreprise, et ces Anglais retournèrent chez eux, et jetèrent les hauts cris parce que le gouvernement canadien adjugeait une entreprise à des Canadiens.

Et, monsieur l'Orateur, j'ose dire que cette maison canadienne construira ce pont de Québec aussi bien (sinon mieux) que l'aurait fait les soumissionnaires anglais. Dans ma propre circonscription, il y a quatorze ans, le vapeur "Mulgrave", fut construit, 485 tonnes, propriété du gouvernement fédéral, et qui fait aujourd'hui le service entre Port-Mulgrave et Point-Tupper. Les plaques furent importées de Glasgow, mais le navire fut construit sur place de toutes pièces; et s'il se produisait au Canada une demande pour les plaques, les aciéries canadiennes seraient en mesure d'en confectionner d'aussi bonnes qu'on en peut faire à Glasgow. Dès que vous avez les plaques d'acier, il n'y a pas de raison pour que vous ne construisiez pas la coque d'un navire d'acier sur un point quelconque du pays, et la fabrication des machines s'ensuivra nécessairement. Et pourtant, on rencontre au Canada des gens qui prêchent l'humiliante doctrine que les Canadiens, entre tous les peuples de la terre, sont seuls à manquer de l'habileté, de l'énergie, de l'initiative nécessaires pour construire des navires.

C'est surtout le recrutement de l'équipage des navires qui angoissait le cœur du ministre des Postes, et j'ai quelque chose à dire à cet égard. Le long de notre littoral maritime, dans la province de Québec, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'île du Prince-Edouard, il s'était développé jadis une race d'hommes qui recrutaient les équipages des navires marchands canadiens, et portaient le pavillon anglais dans

tous les ports du monde. Aujourd'hui vous trouverez des Canadiens commandant ou composant l'équipage des meilleurs steamships voguant sur les mers. Rendez-vous de New-York aux Antilles en hiver, et vous verrez ces grands paquebots commandés par des marins originaires des Provinces maritimes.

La vieille industrie de la construction des navires a décliné chez nous; il n'y avait pas d'intérêt local, pas d'armateurs établis sur les lieux, et dans le cours des années les marins cessèrent de chercher de l'emploi sur ces grands navires faisant la navigation au long cours. Sans doute, vous les trouverez aujourd'hui conduisant leurs bateaux et leurs goélettes, et parmi eux il s'en trouve un grand nombre qui, s'ils en avaient l'occasion, seraient heureux de prendre du service sur les navires de guerre.

M. George E. Drummond, de Montréal, s'y entend assez bien en matière d'exploitation industrielle et, en 1902, lors de la réunion des chambres de commerce de l'empire à Montréal, nous donna son opinion dans les termes suivants, quant aux perspectives du Canada en matière de construction de navires:

Le gouvernement canadien devrait sur-le-champ se mettre en communication avec quelqu'un des grands chantiers de construction de la Grande-Bretagne et engager leurs directeurs à tenter un établissement dans l'un ou l'autre des ports du Dominion. Il est à peu près certain que, grâce aux entreprises que le Gouverenement devrait lui confier, et à la construction de navires marchands dont elle se chargerait accessoirement, et peut-être aussi grâce à l'aide qu'elle recevrait du gouvernement impérial sous forme de commandes, une des grandes maisons de construction d'Angleterre se laisserait facilement gagner à établir des usines au Canada, amenant avec elle des architectes de marine et des experts dans la construction des navires, et fondant une entreprise d'une vaste importance pour le Canada et probablement d'une très grande utilité pour l'empire. Bien que ces navires de guerre doivent être préparés par l'amirauté anglaise, et les navires une fois construits devront être acceptés par ce bureau.

C'est précisément ce qu'avait proposé le gouvernement libéral.

M. Drummond continua en ces termes:

Je suis convaincu, monsieur, que notre contribution à la défense impériale devrait s'inspirer de l'idée de libérer l'autorité centrale de tous les frais de la défense du Canada; et je suis d'avis qu'en se chargeant de cette responsabilité, notre Gouvernement et notre peuple auront une magnifique occasion d'établir au Canada l'industrie de la construction des navires, de mettre sur pied l'industrie de la confection des plaques de blindage, en vue de laquelle nous sommes placés dans des conditions exceptionnellement avantageuses par suite de nos vastes ressources sous forme de nickel et de fer. En établissant et développant de telles entreprises, nous ferons en même temps du Canada, en ce qui regarde le matériel et les munitions de guerre, une base de ravitaillement sur ce continent de l'Amérique du Nord, ce qui en temps de guerre soit sur l'Atlantique ou le Pacifique, sera d'un avantage incalculable pour tout l'empire.

Telle est l'opinion d'un propriétaire de forges et d'aciéries, au courant de ce que peut faire le Canada. Prenez l'opinion de l'amiral sir John Colomb, et de M. William White, architectes de la marine impériale durant des années: on leur fait dire que ç'a été une erreur au point de vue des intérêts de l'empire de concentrer ses ateliers de construction et de réparation dans une région seulement, et que l'empire ne pourrait se maintenir, s'il n'existait dans les moments de péril, sur divers points des possessions britanniques, des ateliers pour les réparations aux navires de la flotte.

Monsieur l'Orateur, il me semble qu'à cet égard nous avons toutes les bonnes raisons de notre côté.

Je me suis arrêté un instant sur cette question de la construction des navires pour faire connaître les déclarations de M. George E. Drummond. Maintenant, si nos adversaires, en 1911, au lieu de s'entendre avec les nationalistes de Québec, avaient accepté l'offre qui leur était faite par la sixième maison de constructeurs de navires, de fonder un établissement au Canada, nous aurions maintenant en construction des navires qui seraient comme les avant-coureurs de grands progrès de ce côté, et les prémices d'une industrie dont tout Canadien s'enorgueillirait. Quand on vient nous dire: Vous ne pouvez trouver de Canadiens assez compétents, assez courageux, assez industrieux pour construire ces navires, il me semble qu'en parlant ainsi on insulte le peuple canadien.

Quant à la question des équipages de ces navires, si les conditions dans lesquelles le Canada produira ces navires, sont établies, il surgira de chaque creek, de chaque anse, de chaque port de l'Atlantique et du Pacifique des hommes qui seront prêts à s'embarquer sur les navires canadiens et seront fiers de porter le drapeau en temps de paix comme en temps de guerre.

Je n'ai plus que quelques remarques à faire. Je désire récapituler une ou deux choses. Contre cette théorie de la contribution, nous avons l'exemple de l'Australie, nous avons la convention de 1911; nous avons l'expression des autorités britanniques qui ont déclaré que la politique de coopération des possessions d'outre mer dans la création de marines locales, était la bonne; nous avons l'opinion de M. Winston Churchill; nous avons l'opinion de sir Charles Tupper, l'ancien leader du parti conservateur; nous avons l'opinion de lord Charles Beresford; nous avons l'opinion de lord Milner, celles de M. Deakin et de M. Fisher de l'Australie; nous avons en outre l'opinion exprimée par la "Gazette"

de Montréal. Il y a peu de temps la "Gazette" de Montréal a discuté sérieusement l'attitude de ces messieurs qui parlent de coopération dans la défense et dans le commerce avec les unionistes d'Angleterre, et les met en garde contre la tentative de pousser cette chose trop loin.

Lorsque le premier ministre alla en Angleterre et fit cette convention—qu'il dit n'avoir pas faite, bien que, lorsqu'il a parlé sur cette question navale, il a parlé de "coopération dans le commerce ainsi bien que dans la défense" je ne sais pas ce dont il parlait si ce n'était d'une convention—il a pris son inspiration de la classe d'hommes comme ceux qui sont venus ici l'été dernier. Prenez le monsieur qui est retourné en Angleterre et qui a dit à l'intelligente population de là bas qu'il n'avait pas trouvé un seul homme au Canada qui fût en faveur du Home Rule. Il n'a pas dû rencontrer le ministre de la Justice (M. Doherty) ni le ministre de la Milice (M. Hughes)—car bien que l'honorable ministre de la Milice ne soit pas lui-même très fortement en faveur du Home Rule, il aurait pu mentionner à ce monsieur les noms d'une foule de méchants qui l'étaient.

Songez à l'audace d'un homme comme M. F. E. Smith, qui arrive à Montréal, y dîne avec quelqu'un au club, prend le prochain steamer pour retourner en Angleterre et entreprend d'expliquer au peuple de l'Angleterre les opinions du peuple du Canada. La "Gazette" de Montréal met le gouvernement en garde contre toutes relations avec ces gens:

> Il y a beaucoup de choses auxquelles il faut penser au Canada sur ces dépenses nationales et militaires. Probablement un tiers de la population n'est pas d'origine britannique. Il n'y en a probablement pas un dixième qui soit né dans les Iles-Britanniques. Ile ne voient pas tous les choses à travers les lunettes de Londres. Il est notable non seulement qu'ils acceptent, mais qu'ils acceptent volontiers tout ce qui leur vient sous couleur de devoirs envers l'empire. Les intransigeants ne peuvent attendre ou espérer davantage. Ils devraient laisser le progrès se faire par les procédés naturels. Forcer la croissance pourrait faire du tort. Il est surtout probable que cela fera du tort lorsque les paroles adressées aux colonies semblent destinées à avoir de l'effet sur la politique intime du Royaume-Uni, dont les colonies ne devraient certainement pas s'occuepr.
>
> Un peuple qui a une histoire de ce genre n'a pas besoin que les tambours battent tout le temps pour le faire penser droit. Si cela était il ne serait pas fidèle au tronc dont il sert. Les parleurs devraient se reposer l'intelligence pendant quelque temps. Ils ne savent pas ce que leurs efforts peuvent produire. La tentative de l'ancien Gouvernement dans l'affaire de la préparation navale, bien qu'elle n'ait pas donné les résultats qu'en attendaient ceux qui l'ont dirigée, était dans le sens d'assumer une responsabilité que les conditions locales ne paraissaient pas rendre nécessaires pour plusieurs années peut-être. Elle a été acceptée par la masse du peuple comme convenable.

La "Gazette" continue et met en garde ses amis qui siégent sur les bancs du trésor, contre le danger d'imposer un impérialisme irréel au peuple de ce pays. Pour ma part, je crois à la permanence de cet empire. Mais je mets en garde les hommes qui sous prétexte qu'ils font quelque chose qui concourt à la permanence de cet empire, poussent trop loin la proposition. Le Canadien de 1930 qui trouvera ce pays manquant de défenses sur mer, manquant de chantiers maritimes, manquant de munitions de guerre, dira du gouvernement tory de 1913 qu'il a été inférieur à la tâche de veiller aux intérêts du Canada et un pauvre édificateur d'empire en vérité.

La défense navale est assurée, monsieur l'Orateur, quelle que soit la politique adoptée, parce qu'aujourd'hui l'Angleterre reste d'après tous ses hommes d'Etat, absolument imprenable, absolument en sûreté sans le moindre doute, du moins jusqu'en 1920. Dans ces circonstances, que le Canada poursuive sa route et en attendant pourvoit à son propre avenir, pourvoit à cet avant-poste de l'empire d'au delà des mers, pourvoit aux conditions dans lesquelles nous pouvons construire nos navires pour aider l'empire. Continuons de le faire, et nous ferons notre part, et nous ferons ce pourquoi ceux qui viendront après nous dans ce pays nous donnerons crédit, notre force maritime se renouvellera-t-elle. Notre argent sera-t-il dépensé à Vancouver, Montréal, Saint-Jean et Halifax pour la construction et le développement de l'industrie de constructions maritimes dans ce pays, ou enverrons-nous notre argent en Angleterre pour y être dépensé à Belfast, ou sur la Clyde, ou à Newcastle-on-Tyne?

Voilà la question qui se pose devant le peuple du Canada. Si, par malheur, monsieur l'Orateur, cette politique était jamais adoptée dans cette Chambre, j'ose prédire qu'elle sera abrogée et abrogée avant qu'il s'écoule de nombreux mois. J'en appelle sur cette question, non pas à des hommes comme le ministre du Travail (M. Crothers) dont la partisannerie a le peau si épaisse que si le toryisme proposait de faire quleque chose qui de propos délibéré et indubitablement ferait du tort au Canada, et que si cela lui était prouvé d'une manière évidente, il l'appuierait ..

M. CREATHERS: Puis-je poser une question à l'honorable député?

M. MACDONALD: Non, l'honorable ministre pourra faire un discours à la Chambre lorsque j'aurai terminé.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député (M. Macdonald) sort un peu des règles. Il n'est pas permis d'attribuer des motifs inconvenants à un membre de la Chambre.

M. MACDONALD: Je n'attribuais pas de motifs, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Dire que le ministre du Travail ferait tout ce qui...

M. MACDONALD: Je n'ai pas dit qu'il ferait n'importe quoi. J'ai dit qu'il voterait en faveur de tout ce que le parti conservateur proposerait.

M. l'ORATEUR: J'exprime ce que j'ai compris des paroles de l'honorable membre, naturellement, il est de mon devoir de dire que ce serait plutôt étirer les règles du débat.

M. MACDONALD: Je n'ai pas dit qu'il ferait n'importe quoi. J'ai dit qu'il voterait. Je n'en appelle pas à lui, monsieur l'Orateur, mais j'en appelle à ceux de nos honorables collègues de chaque côté de la Chambre qui croient à la théorie qu'un Canadien est tout aussi bon que tout autre homme blanc sous le soleil: qui croient que les membres de cette Chambre sont loyaux, qu'ils siègent à la droite ou à la gauche de l'Orateur.

Quoi que puissent dire les honorables membres des derniers bancs, ou dans l'excitation des élections, qu'ils suivent un chef ou l'autre, ils sont fiers de leur pays, désireux de faire leur part aujourd'hui et pendant cette génération de manière que les liens de l'empire soient cimentés et renforcés, de manière que ce pays du Canada soit peuplé de gens qui soient fiers de leurs liens impériaux. Ceux-là, je les adjure d'agir de telle façon qu'en exerçant comme ils le font maintenant un des pouvoirs qui leur a été confié par l'acte de confédération de 1867, ceux qui nous suivront pourront dire que nous avons fait notre devoir et préparé un état favorable à leur grandeur, leur prospérité et leur loyauté ininterrompue envers le Canada et l'empire.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord): Monsieur l'Orateur, à cette heure assez avancée de la soirée on pourrait croire que nous en avons entendu assez sur cette question, mais la prétendue urgence de l'affaire est telle que je désire la discuter un peu plus. Je suis convaincu que le peuple du Canada et les honorables députés de cette Chambre ne nous reprocheront pas le temps consacré aujourd'hui à ce débat, et ne considéreront pas que le temps a été mal employé, en vue des très admirables discours prononcés dans cette Chambre par l'honorable député de Bonaventure et par l'honorable député de Pictou, qui vient de reprendre son siège. J'ai été député de cette Chambre pendant un grand nombre d'années et j'ai entendu un grand nombre d'excellents discours par des membres des deux côtés de la Chambre, mais je crois qu'il est de mon devoir de rendre à ces deux honorables collègues le témoignage que jamais devant cette Chambre ou, peut-être, dans aucun parlement colonial, aucun sujet n'a été traité plus habilement et d'une plus grande hauteur de vue que ne l'ont fait ces deux honorables membres.

Les honorables messieurs de la droite donnent l'impression par leur silence et leur refus absolu de prendre une part quelconque dans ce débat, que c'est une discussion sans utilité et que le peuple du Canada ne demande pas. Je peux assurer à ces honorables collègues que le temps n'est pas éloigné où le peuple voudra savoir le pour et le contre de cette grande question qui est maintenant devant le Chambre, et qu'il ne reproche pas le temps que nous prenons pour la discuter. Lorsque l'occasion s'en présentera, ils demandera un compte sévère aux honorables membres qui portent la responsabilité du Gouvernement, qui ont muselé et baillonné leurs amis et partisans, et ne leur permettent pas d'exprimer une opinion sur cette question.

Deux fois pendant qu'il parlait, l'honorable député de Pictou a été interrompu par des honorables députés de la droite qui ont donné signe de vie et un faible désir d'exposer leurs opinions. S'il y a, de l'autre côté de la Chambre, quelque honorable député qui désire, d'une manière convenable et constitutionnelle, et selon les règles de la Chambre, exprimer une opinion et exposer ses vues devant le peuple comme réponse à l'honorable député de Pictou ou à l'honorable député de Bonaventure, je serai heureux de lui céder la parole et lui donner l'occasion d'exprimer une opinion. L'honorable député de Pictou a fait une très grave déclaration, et une citation qui atteindra très loin, sur un point constitutionnel qu'il a soulevé relativement à une expression dont s'est servi le ministre de la Justice il y a quelques années. Lorsque le ministre de la Justice siégeait de ce côté-ci de la Chambre, en qualité de membre de l'opposition, il était considéré comme une haute autorité dans les questions légales par le parti dont il était alors un fort soutien. Il entra dans cette Chambre jouissant d'une haute réputation, et ayant occupé pendant plusieurs années une haute position dans les cours de justice de sa province, et ce n'était que juste et raisonnable que son opinion sur les questions de droit eût un poids considérable dans cette Chambre.

La citation qu'on a mise aujourd'hui dans la bouche du ministre de la Justice (M. Doherty), c'est que la Constitution n'attribue nullement à ce Parlement le pouvoir d'offrir son concours financier à la mère patrie, avant que la question ait été soumise au peuple de ce pays; c'est-à-dire qu'aux termes mêmes de la Constitution, nous n'avons pas juridiction, et que, nous

l'eussions-nous, ce serait au moyen de ce qu'on est convenu d'appeler "législation directe", après avoir reçu l'autorisation du corps électoral. Si cette citation est inexacte, se ce n'est pas là l'opinion qu'il a exprimée à cette époque, ou si ce n'est pas son opinion aujourd'hui, je lui offre l'occasion favorable de nous avouer ici publiquement qu'il répudie la déclaration de droit qu'il donna alors au Parlement. Faute de quoi, force nous est bien de croire qu'il professe encore cette opinion et qu'aujourd'hui, nous devons accepter du ministre de la Justice la meilleure autorité du côté ministériel en matière de droit, la décision constitutionnelle que nous souscrivons et continuerons à souscrire à une résolution qui ne repose point sur le fondement de la Constitution. Voilà l'opinion du ministre de la Justice, et cette opinion, il n'y oppose pas sa dénégation, quand il est en lieu de le faire.

Un mot à l'adresse de mes collègues des Provinces maritimes qui sont frappés de mutisme sur cette question. Voilà nombre d'années qu'on nous dit que la construction d'une marine militaire au Canada serait un insigne bienfait pour la Nouvelle-Ecosse et y ramènerait la prospérité des anciens jours. Or, voilà ce que le premier ministre vient nous proposer une mesure tendant à donner le coup de grâce à nos plus hautes ambitions à cet égard.

Les députés de la belle province de la Nouvelle-Ecosse, qui représentent les comtés du littoral, de Digby à Halifax, voyant ce coup mortel porté à cette grande industrie nationale, demeurent silencieux, cloués à leur siège, comme frappés de mutisme, croyant n'avoir rien de mieux à faire que de donner leur assentiment à une mesure qui anéantit tous les espoirs dont nous nous berçions au sujet de cette importante industrie provinciale. Ce n'est pas là l'attitude que la Nouvelle-Ecosse comptait que ses députés adopteraient; ce n'est pas là l'attitude que la province approuvera, et s'ils croient que par leur silence, et leur indifférence sur cette question, ils vont se créer de la popularité auprès des électeurs néo-écossais, ils se trompent du tout au tout.

En Nouvelle-Ecosse, nous avons toujours eu et nous avons encore des hommes doués d'un véritable génie pour la construction des navires.

Comme par le passé, il y a encore chez nous des hommes qui pourraient construire des navires avec la matière première, qui se trouve à l'extrémité de leurs propres domaines. Nous avons vu en Nouvelle-Ecosse des concitoyens construire ainsi des vaisseaux, les équiper de la proue à la poupe, les charger de passagers et les diriger à travers les mers jusqu'en Australie et en Nouvelle-Zélande où ils vendirent ces vaisseaux et se firent colons, ainsi que leurs passagers. Voilà le type de marins que produit la Nouvelle-Ecosse, et viendra-t-on nous dire que leurs descendants ont dégénéré au point que le premier ministre doive les soumettre à cette humiliation, de prétendre qu'il leur faut vingt-cinq, ou trente ou même cinquante ans pour arriver au degré de développement atteint par des pays voisins du Canada, qui se font un nom dans les constructions navales?

Nos braves concitoyens de la Nouvelle-Ecosse ne sauraient que repousser pareille insulte, et mes amis de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, lorsqu'ils chargeront des mandataires de représenter ici, au sein de cette Chambre, les idées qu'ils professent en pareille matière, veilleront à ce que, par quelque mystérieux signe de sa baguette magique, le premier ministre ne puisse leur fermer la bouche et les rendre parfaitement muets.

L'importance de ce pays et notre situation dans l'empire sont telles que notre attitude en pareille matière est de la plus haute conséquence.

Le Canada est loin d'être un petit pays, une quantité négligeable dans ce grand empire; nous sommes la plus ancienne, la plus grande et la première des colonies de l'empire, et l'attitude que nous prendrons en pareille matière est de la plus haute importance, non seulement pour nous-mêmes, mais pour l'empire en son ensemble. Depuis quarante-cinq ou cinquante ans, nous n'avons rien fait, paraît-il, pour la défense de l'empire et nous serions redevables à l'empire britannique de tout ce qui s'est réalisé en ce sens. C'est là ce qu'affirme, en quelque mesure, le document dont le premier ministre nous a donné lecture, le 5 décembre. Il est déplorable qu'un ministre fasse pareille affirmation ici. Il est possible que nous n'ayons guère tenté d'efforts, en fait de construction de fortifications, de canons ou de navires de guerre, mais nous avons énormément contribué au progrès et à la diffusion de l'autorité et de la puissance britanniques au pays. Le Canada est un immense pays, égal en étendue à la république voisine, et c'est un pays où il peut se tailler autant de domaines et se créer autant de foyers domestiques qu'il en existe aux Etats-Unis. Si les Etats-Unis ont pu devenir la patrie de cent millions d'heureux citoyens, le Canada peut devenir la patrie d'une population aussi nombreuse. Il y a aujourd'hui près de cent millions d'âmes aux Etats-Unis et ce n'est pas exagérer que de dire que deux cent millions d'âmes peuvent y trouver des foyers. Cela étant, le Canada est en mesure de réaliser le même progrès. Nous avons préparé le sol, nous mettons le pays en mesure de devenir la patrie de centaines de millions de sujets britanniques ou d'étrangers qui deviennent sujets britanniques ; or, en leur offrant des foyers à l'ombre du drapeau britannique, nous contribuons à l'affermissement de l'au-

torité de notre roi, à la prospérité de notre pays, à son progrès et à son avancement, dans une plus large mesure que ne le pourrait faire le militarisme qu'aurait pu adopter notre peuple, sous une forme quelconque. Qu'on ne vienne pas nous dire que, depuis cinquante ans, nous n'avons rien fait pour le progrès général du pays, et cela parce que nous n'avons construit ni fortifications ni navires de guerre.

Notre œuvre passée, et notre œuvre actuelle sont tout aussi importantes et conspirent également au progrès général du pays. L'histoire du peuple dont je me réclame me permet de parler ici librement des relations de mes ancêtres et de mes propres relations avec l'empire et la couronne britannique. Peu importe qu'on tienne en suspicion mon loyalisme. Je connais ma propre histoire, je connais l'histoire de mon peuple. Je connais l'histoire de la province d'où je viens, et je sais parfaitement que personne n'ajoute foi aux calomnies lancées contre moi, contre mon comté ou contre mes concitoyens, et voilà pourquoi les attaques des ministériels me laissent absolument indifférent.

A titre de représentant d'un des bons et loyalistes comtés de la Nouvelle-Ecosse, j'ai droit de porter la parole devant cette Chambre des communes tout autant que les députés à la chambre des communes d'Angleterre représentant diverses sections du pays ont droit de parler devant leurs collègues; et parce que je suis Canadien d'origine et député aux Communes, je n'ai pas moins de privilèges ou moins d'autorité que tout autre sujet de Sa Majesté, à quelque partie de l'empire qu'il appartienne. A titre de représentant d'une section de ce pays à l'ombre du drapeau britannique, j'ai parfaitement le droit d'exprimer librement, hardiment ma pensée, touchant les relations de ce pays avec la couronne britannique. Si le Canada disparaissait, demain même, de la face du globe cela diminuerait-il le devoir qui incombe à l'empire britannique de se fortifier contre les attaques de l'Allemagne ou de toute autre puissance européenne? Loyalistes sincères et bien décidés à faire amplement notre part, à titre de sujets de Sa Majesté, pour assurer la dignité et l'intégrité de l'empire, nous ne saurions admettre que, parce que le Canada est un grand pays, il soit un fardeau pour l'empire britannique, relativement aux frais d'entretien de la marine militaire. Il n'en est absolument rien. Que cela soit bien compris, ici et au dehors, bien que je ne le cède à personne en loyalisme envers mon roi et envers l'empire, je le déclare catégoriquement, il est insensé d'affirmer que, si nous ne faisons pas notre devoir, nous imposerons à la mère patrie un fardeau si pesant que l'empire succombera sous le poids.

Cette prétention serait légitime, si par notre existence ici, nous ajoutions quelque chose à ce fardeau; mais il n'en est rien, et, je le répète, si demain le Canada disparaissait de la face du globe, la nation britannique n'aurait pas un dollar de moins à payer pour conserver sa position parmi les puissances mondiales. En pareilles circonstances, à mon avis, il n'aurait pas fallu nous appeler si tôt à participer tout spécialement à la solution du problème naval.

J'en suis sincèrement convaincu, nous avons bien mérité de l'empire en créant le réseau du Pacifique-Canadien, en construisant notre réseau de canaux, en faisant du Saint-Laurent la grande artère de commerce, en construisant le Transcontinental en développant les vastes contrées de l'Ouest canadien, en le divisant en provinces, en dotant celles-ci davantages d'ordre scolaire et autres. Nous avons ainsi rendu à l'empire et à notre propre pays un service que le gouvernement impérial aurait dû reconaître et déclarer d'ordre supérieur à la création de marine de guerre et d'armées. Voilà l'attitude que je prends sur cette question, attitude dont tous les esprits avertis ici et ailleurs au sein de l'empire admettront la légitimité. C'est un argument qui se ralliera l'appui de nos concitoyens d'outre-mer qui viennent au Canada pour s'y créer des foyers et qui trouvent au grand Nord-Ouest des centres de population où ils peuvent devenir plus prospères qu'ils ne l'ont jamais été auparavant, et où fleurissent et règnent la liberté, les lois, le culte, les privilèges britanniques. Ces nouveaux concitoyens en conviendront, notre œuvre à cet égard leur a été plus utile que ne le sauraient être des millions votés pour la marine de guerre ou les armées.

La question a été débattue à fond aujourd'hui et ce débat obtiendra une pleine et entière publicité. Le temps consacré à cette discussion a été utilement employé, et le public sera bien aise de constater qu'en dépit du mutisme qui a frappé les ministériels, nous savons scruter la question sous tous ses divers aspects, sans omission même d'un seul détail.

En observant le silence de nos adversaires, je pensais à un homme d'il y a bien bien longtemps qui avait le cœur dur et qui ne voulait écouter aucune proposition ni recevoir aucune pétition qu'on lui soumettait. Je pensais à un pharaon auquel des objurgations furent faites pour qu'il agisse bien et qu'il laisse le peuple décider sur certaines choses. On soumettait des propositions raisonnables au pharaon, mais il était inexorable; il avait résolu de s'en tenir à la mauvaise décision qu'il avait prise. Mais je rappellerai à mes honorables amis que quelque chose arriva au pharaon quand il sortit dans le pays. Il ne revint jamais, on n'entendit plus parler de lui. Nous ne connaissons pas une seule des raisons qu'il a données au grand Moïse, sauf un silence persistant. Je mets en garde mes honora-

bles amis de la droite. Je ne doute pas qu'ils aient étudié la bonne vieille Bible. Qu'ils apprennent le genre d'homme qu'était ce pharaon et ce qui lui arriva qu'ils reviennent demain à la Chambre ou au commencement de la semaine prochaine pour discuter cette question entièrement.

On leur a donné la faculté de la parole; on leur a donné des situations dans cette Chambre pour parler sur des questions de politique qui intéressent le pays. Le nom même de cette assemblée a une signification. C'est un parlement dans lequel le peuple parle, une place dans laquelle la voix du peuple peut être entendue et où les questions peuvent être discutées complètement de façon que le peuple qui est le grand jury puisse avoir l'occasion de juger par lui-même qui a raison et qui a tort et quelle est la meilleure politique à adopter pour le pays. Mais si nos honorables amis préfèrent imiter la conduite de l'ancien monarque qui refusait de parler, qui refusait d'accorder des audiences ou de faire quoi que ce soit pour sortir de son entêtement et qui rencontra ce qu'il méritait, ils recevront la même recompense.

Ils ne pourront pas dire qu'ils n'ont pas été mis en garde, ni avertis du résultat de leur folie. Il est bien connu, monsieur l'Orateur, que lorsque des honorables députés parlent dans cette Chambre, ils s'adressent non seulement à la Chambre, mais, par votre intermédiaire, au pays et les circonscriptions, particulièrement dans cette région d'où je viens, font attention aux opinions exprimées au Parlement par leurs représentants.

Je devrai donc, du mieux que je le pourrai, parler d'un sujet qui a déjà été traité et faire devant la Chambre et devant mes électeurs l'historique de cette question et décrire les phases par lesquelles elle a passé. J'aurai l'avantage de signaler la position prise par l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) quand il était chef de l'opposition. La position qu'ils ont prise alors était la meilleure. Les arguments qu'ils ont soutenus à l'époque ont été accueillis cordialement par le peuple parce qu'ils étaient d'accord avec ses vues, et quand M. Foster a raison c'est un tout autre homme que quand M. Foster a tort.

Quand l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie a une idée raisonnable et très nette de l'impérialisme, il est tout autre que lorsqu'il fait le bravache pour essayer d'aveugler le public et de sortir d'une position difficile en faisant les sauts périlleux qu'il a accomplis sur cette question, en voulant suivre la théorie placée devant lui par des gens qu'il ne dirigeait pas. Je vous prie d'être indulgent, monsieur l'Orateur, pendant que je vais faire nettement l'historique de cette question. On a déjà fait remarquer qu'en présentant sa résolution à l'automne de 1909, le ministre du Commerce et de l'Industrie ne l'avait pas fait à la hâte ni sans y avoir parfaitement réfléchi. Il la développa après qu'elle eût restée au Feuilleton pendant des mois et après avoir été l'objet de son étude la plus complète ainsi que de celle de son chef estimé. Nous sommes autorisés à croire que son chef a étudié la question parce qu'au moment où elle fut discutée, il donna toute son approbation non seulement à la résolution, mais au discours prononcé par l'honorable député de Toronto-nord. Cette résolution avait été bien étudiée et j'ai tout lieu de croire qu'à l'époque elle contenait le résumé, l'extrait de l'opinion du parti conservateur sur la question navale, non seulement l'opinion de l'honorable député de Toronto-nord et de son chef, mais de tous les honorables membres de ce parti qui siégeaient dans cette enceinte.

Je me permettrai de lire à la Chambre et par conséquent au pays, les opinions qu'il exprimait alors, opinion qui sont bien dignes de lui et qui furent accueillies avec le plus grand plaisir et avec l'approbation de la population du pays. La première résolution qu'il a présentée est comparativement courte. Il proposa ce qui suit:

La Chambre est d'avis que vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps et prendre sa juste part de responsabilités et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

Il n'y a pas très longtemps que nous avons entendu l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie prononcer un autre discours à la Chambre—le 18 décembre dernier. Il n'a fait aucune allusion à cette résolution, autant que j'ai pu m'en rendre compte en lisant son discours. Ce fut alors un thème bien différent. Ici, il s'exprime en disant que le moment est arrivé où le Canada a grandi suffisamment, a assez de population et d'argent pour lui permettre de défendre ses propres ports et ses côtes. L'année suivante, il prononça un discours dans lequel il déclarait clairement et distinctement qu'il n'avait pas alors autre chose en vue que la défense convenable de nos côtes et des ports du Canada et qu'il n'avait aucune idée de développer sa résolution pour comprendre autre chose que cela. Qu'a dit l'honorable député pour appuyer sa résolution? Je veux prendre les discours dans l'ordre où ils ont été prononcés et je veux citer les paroles du ministre du Commerce et de l'Industrie à l'appui de la résolution dont il donna lecture. Ce n'est pas, vous le com-

prenez bien, la résolution finale adoptée par la Chambre, mais c'est la résolution telle qu'il l'a présentée et ce qu'il a dit à l'appui de cette résolution doit être lu sans aucune allusion à une autre résolution ou à aucune autre déclaration faite à l'époque au moyen d'une résolution. Comme on le verra à la page 3685 des Débats du 29 mars 1909, l'honorable député de Toronto-nord présenta la résolution que je viens de lire et la développa dans un discours remarquable et très éloquent. A cette occasion il parla ainsi:

Depuis plusieurs années je conçois de mieux en mieux la nécessité de répondre aux exigences de la question que comporte cette résolution. Jusquà présent le Parlement n'a rien fait dans ce sens. Je ne vois pas que nous réduisions les difficultés en les évitant, ou que nous nous déchargions de nos responsabilités en les éludant et il m'a semblé qu'il était temps que le Parlement et le peuple fissent entendre l'inventaire de la situation et en vinssent à une décision sur la question de savoir s'ils ont des devoirs à remplir et quels sont ces devoirs, au sujet de la défense de l'héritage dont nous jouissons. Je suis de ceux qui sympathisent de tout cœur avec ces hommes bons et estimables qui déclarent la guerre horrible, ses fardeaux presque insupportables, ses effets étendus et absolument pernicieux, et qui, dans notre pays comme dans les autres, proclament qu'il ne faut pas d'armements, pas de militarisme, pas de moyens de défense; que l'ère actuelle est une ère de paix et que nous devrions faire tout le possible pour assurer le règne de la paix sans recourir à la guerre. Bien que cette idée ne me déplaise pas, je pense que nous devons aussi tenir compte de l'histoire du monde et de ce qu'elle enseigne. Or, que ce soit à tort ou à raison, je déduis de l'histoire et de l'expérience universelles ce fait saillant que la force, la force physique absolue est à la base de toute notre civilisation.

A la page 3687, l'honorable député de Toronto-nord a dit d'après le compte rendu:

Monsieur l'Orateur, dans ce monde agité, incertain, composé de nations, le Canada s'est conquis une situation, situation importante déjà et qui le deviendra de plus en plus avec les années. Comme état, sa barque est lancée sur les eaux de l'univers, elle est exposée à toutes les tempêtes, à tous les dangers. Ce pays ne saurait se soustraire au fardeau commun, ni ignorer la responsabilité commune. Je ne crois pas non plus qu'il le désire. Etant entré en lice, le peuple canadien est disposé, je crois, à combattre avec vaillance, avec honneur et avec succès. Si ses enfants ont l'orgueil de la virilité, comme je crois qu'ils l'ont, s'ils savent ce que signifie l'âpre plaisir de lutter, s'ils ont la confiance qu'ils doivent avoir en leurs grandes destinées, s'ils envisagent l'avenir comme il convient de l'envisager, il me semble que c'est à la population forte et courageuse du Canada de prouver sa foi et sa valeur par des œuvres, de comprendre tout ce que signifient son héritage et ses responsabilités et de se préparer à les défendre et à les développer.

C'est la position prise alors par le ministre du Commerce et de l'Industrie. Il n'a pas été question alors de dire que nous n'avions ni la force, ni l'intelligence ni le courage ni la possibilité de construire des navires au Canada; le ministre du Commerce et de l'Industrie nous a dit que si nous voulions devenir le grand pays que nous sommes destinés à être, nous devions commencer à construire des navires immédiatement. A la page 3689 des Débats, nous trouvons d'autres paroles du ministre du Commerce et de l'Industrie:

Eh bien, monsieur l'Orateur, supposons qu'aujourd'hui, pendant que nous vivons apparemment dans la paix et la tranquillité, une paix et une sécurité qui ne sont pas réelles—supposont qu'aujourd'hui un croiseur de troisième classe se présente devant Victoria ou Vancouver ou devant Halifax, ou Sydney ou Saint-Jean, ou Québec ou Montréal, est-ce que ce beau rêve de paix et de tranquillité dans lequel nous nous sommes bercés, que nous avons cru d'éternelle durée, ne s'écroulerait pas et ne s'évanouirait pas rapidement pour faire place à l'anxiété? Mais, la question s'impose d'elle-même. Six millions et demi d'habitants avec cet immense héritage, et cependant nous n'avons pas encore le moyen de de nous protéger contre cette soudaine apparition d'un croiseur de troisième classe qui pourrait venir se promener tout seul sur nos côtes.

Dans la même séance, à la page 3691, l'honorable ministre dit encore:

Maintenant, qu'avons-nous fait sous le rapport de la défense navale? Il vaut autant se l'avouer, nous n'avons rien fait. Dès l'aurore des temps, le commerce va la main dans la main avec la protection du commerce. Ils ont franchi les mers ensemble et ont accompli côte à côte leur course bienfaisante de développement et de protection. L'histoire ne fait pas mention d'un seul peuple commerçant qui n'ait été en mesure de protéger plus ou moins effectivement son commerce. Nous sommes un peuple presque centenaire, possesseur du fabuleux héritage dont j'ai parlé, un héritage qui n'est pas destiné à notre partage seul, mais que nous devrons transmettre aux générations—les nombreuses générations qui doivent nous succéder. Nous sommes ici aujourd'hui assis au Parlement, en ce pays, et nous sommes forcés d'admettre, si nous voulons être francs, que nous n'avons rien fait dans le sens de la défense navale.

Ah! mais l'on dit: Oh! oui, nous avons fait quelque chose; nous avons assumé la responsabilité de la défense d'Halifax et d'Esquimalt; oui, nous avons fait quelque chose, nous avons entrepris de dégrever sensiblement le budget des dépenses de la Grande-Bretagne. Nous avons assumé cette responsabilité, et nous avons payé notre écot, quel qu'il soit. Mais il vaut autant être francs et dire ce que représentent effectivement ces dépenses. En somme, elles ne sont pas grand'chose. Il faut juger de leur efficacité au point de vue de la guerre active, et si la guerre se déclarait et qu'une flotte se présentât devant Halifax ou Esquimalt, à quoi nous serviraient-elles? Avons-nous des canons, des torpilles, des mines, l'outillage voulu, et même les auriez-nous, est-ce que nous avons les hommes avec l'entraînement nécessaire? Tout cela est bel et

bon pour apaiser notre conscience quand elle se récrie, c'est fort utile pour tourner une belle phrase sur un husting, mais il faut en rabattre si nous voulons être francs entre nous; il faut admettre que cela ferait bien piètre figure sous le rapport de la réelle et efficace défense navale. Nos deux stations navales sont une base sur laquelle et autour de laquelle nous pouvons édifier, mais, à mon avis, c'est à peu près tout ce que l'on en peut dire.

On peut penser sans exagération que l'empire, d'accord avec ses parties constituantes, pourrait un jour posséder au Canada, sur la côte du Pacifique et sur le littoral de l'Atlantique, d'immenses chantiers maritimes où l'on construirait, non seulement des vaisseaux exclusivement canadiens, mais une partie des vaisseaux composant la flotte de la Grande-Bretagne elle-même.

On prétend qu'il y aura, en outre, des difficultés d'ordre physique et mécanique à surmonter. J'en ai signalées quelques-unes. Elles ne sont pas insurmontables. Le temps et l'emploi judicieux de nos ressources feront disparaître ces embarras et nous placeront, à cet égard, dans la situation qu'il a fallu créer au pays dans tous les autres genres d'industrie.

Nous devons commencer par le commencement et nous élever graduellement jusqu'à ce que nous ayons pu acquérir l'habileté, l'outillage, le mécanisme et le pouvoir de faire nous-mêmes ce que tout d'abord il paraissait pratiquement impossible que nous fissions.

En parlant ainsi, l'honorable ministre du Commerce prenait une attitude saine et pratique; il prêchait la vraie doctrine. Il exprimait des sentiments sages et raisonnés, sans avoir l'esprit troublé par les vents contraires qui l'ont ensuite fait dévier du droit sentier. Aujourd'hui, il voudrait confier à des mercenaires le soin de nous protéger au moment du danger. Je me demande si le ministre de la Milice et ceux qui siègent avec lui dans la salle du conseil perçoivent la différence entre engager des hommes pour veiller à notre sécurité dans les circonstances critiques, et confier la protection de nos biens et de nos foyers à des Canadiens d'origine.

Le ministre des Postes est d'avis que nous devrons recourir à des mercenaires pour nous protéger. Les Ecritures saintes nous apprennent que l'homme à gage s'enfuit à l'approche du loup et que c'est le vrai pasteur—dans le cas présent, le vrai Canadien—qui affronte le danger et protège le troupeau.

Les Canadiens sont prêts à défendre leur foyer et ils sont capables de le défendre. L'honorable ministre prétend encore qu'il n'est pas nécessaire de payer des salaires élevés à des Canadiens pour équiper nos navires de guerre, quand nous pouvons avoir des Russes, des Finlandais, des Hongrois, à beaucoup meilleur marché, pour remplir les cadres de nos armées de terre et de mer. Il croit que les Canadiens pourraient être fiers d'une pareille marine. Nos navires seront montés par des Hongrois, des Finlandais et des Russes, pendant que les Canadiens poursuivront leurs occupations ordinaires et gagneront beaucoup d'argent.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Je n'ai jamais rien dit de semblable; je n'y ai jamais songé.

M. McKENZIE: Je vais rapporter les paroles du ministre. Parlant de l'entretien de la marine, il disait:

Puisque ces grands hommes lancent ce grand projet, il n'est peut-être pas sans intérêt de leur rappeler qu'au Canada un simple matelot est payé 50 cents par jour.

Le ministre des Postes trouve très surprenant qu'il faille payer 50 cents par jour pour de simples matelots au Canada. Des milliers d'ouvriers, dans toutes les parties du pays surveillent l'attitude du Gouvernement sur les questions ouvrières et voici le ministre des Postes qui déclare qu'il considère excessif un salaire de 50 cents par jour, payé à un Canadien fort et vigoureux. Voici comment il s'exprime:

Au Canada un simple matelot est payé 50 cents par jour; en Angleterre, la paye d'un matelot n'est que de 28 cents par jour.

Voilà ce qu'il disait il y a à peine quelques jours. Je m'attendais à cette dénégation de sa part et j'avais pris mes précautions.

M. PELLETIER: Je demande pardon à mon honorable ami de l'interrompre, mais je crois qu'il n'est pas juste à mon égard.

M. McKENZIE: Mon honorable ami peut être certain que je m'efforcerai toujours de lui rendre justice.

M. PELLETIER: L'honorable député dit que. . .

M. McKENZIE: Ne gatez pas mon discours par une trop longue interruption.

M. PELLETIER: Alors, continuez; il est regrettable cependant. . .

M. McKENZIE: Je reprends mon siège et j'attends les explications du ministre.

M. PELLETIER: L'honorable député me fait dire que nous mettrons des Hongrois et des Roumains sur nos navires et que c'est en cela que consistera la défense du Canada. Je nie avoir jamais dit rien de semblable et pour répondre à ma dénégation, l'honorable député cite une phrase de mon discours dans laquelle il est dit que les matelots canadiens sont payés 50 cents par jour et les matelots anglais, 28 cents. Il ajoute ensuite que cette citation prouve son assertion. Est-ce juste?

M. McKENZIE: L'honorable ministre des Postes, qui est un homme d'affaires, sait parfaitement qu'il ne trouvera pas en Angleterre un seul homme sain de corps, qui consentirait à travailler pour 28 cents

par jour. Nous savons de quel pays viennent les ouvriers qui consentent à travailler à prix réduit. L'honorable ministre sait parfaitement dans quels pays se recrutent ces salariés et c'est pour cela que je les ai mentionnés. Puisqu'il prétend que nous pourrons avoir des matelots à raison de 28 cents par jour, il devait nécessairement songer à recruter ses équipages dans ces pays. Il est vrai qu'il ne les a pas nommés, mais ce sont les seuls d'où nous viennent des gens consentant à travailler pour des prix aussi minimes. Il était donc raisonnable de ma part de dire que le ministre voulait parler des pays que j'ai mentionnés. S'il ne faisait pas allusion au Polonais, aux Russes, aux Finlandais et certains autres immigrants illettrés qui sont prêts à accepter n'importe quoi en arrivant dans le pays, veut-il nous dire où il trouvera des matelots pour ses navires à raison de 28 cents par jour?

Comme nous ne pouvons pas encourager l'immigration de ces pays, nous devrons envoyer nos navires recruter des équipages à l'étranger. Ce n'est pas l'idée qu'exprimait le ministre du Commerce dans son discours du 29 mars 1909. L'honorable ministre des Postes a cité une longue liste de salaires qu'il trouve trop élevés pour ceux à qui sera confiée la défense du pays et il voudrait que cette tâche fût confiée à des hommes disposés à accepter des salaires insignifiants. Or, je prétends que le Canada est un pays assez riche pour payer généreusement ses défenseurs; c'est un pays assez riche pour s'assurer les services de la meilleure classe de marins que nous pourrons nous procurer et les payer convenablement.

Le Canada doit être convenablement protégé et sa défense doit être confiée à des Canadiens, à des hommes qui sauront se montrer à la hauteur de leur tâche. Si nous devons avoir une protection quelconque, ayons-en une dont nous pourrons être fiers. Nous pouvons payer des salaires aussi élevés que ceux que reçoivent les meilleurs officiers et les meilleurs matelots de la marine anglaise. Nous avons déjà fait savoir aux Anglais que sous beaucoup de rapports ils peuvent apprendre quelque chose de nous, en matière de progrès, de prospérité et de salaires raisonnables; et si nous devons avoir une marine, nous leur ferons savoir que le marin sur son navire mérite d'être aussi bien rétribué que l'ouvrier dans son usine.

Nous n'avons pas besoin des miséreux des autres pays, nous n'avons que faire de gens disposés à travailler pour presque rien. Il est bon que les classes ouvrières sachent que nous avons dans le Gouvernement conservateur de ce pays un ministre des Postes qui considère que 50 cents par jour est un salaire suffisant pour un Canadien et qui dit qu'il ira recruter des équipages dans d'autres pays, s'il ne peut pas trouver ici de marins à raison de 28 cents par jour.

M. PELLETIER: Je repète que je n'ai jamais dit cela.

M. McKENZIE: Comment peut-on discuter dans ces conditions?

Au Canada un simple matelot est payé 50 cents par jour.

M. PELLETIER: C'est exact.

M. McKENZIE (lisant):

En Angleterre la paie d'un matelot n'est que de 28 cents par jour.

Voilà les propres paroles du ministre. J'admets que j'ai un peu emplifié la déclaration de mon honorable ami, mais c'était nécessaire pour la faire bien comprendre. Il ne suffit pas de dire "50 cents et 28 cents" et s'en tenir là. Le public n'y aurait rien compris et je tiens à ce qu'il comprenne. J'ai déjà dit ici même et je répète que le parti conservateur, avec ses connivences avec les trusts, les coalitions et les monopoles, n'est pas l'ami de l'ouvrier Les conservateurs veulent bien payer $35,000,000 aux constructeurs de navires en Angleterre, mais ils trouvent que 28 cents par jour est un salaire suffisant pour l'ouvrier qui travaillera dans les flancs de ces navires. Voilà l'attitude prise par un membre aussi éminent du Gouvernement que le ministre des Postes.

M. PELLETIER: Je n'ai jamais dit cela.

M. McKENZIE: Je ne recommencerai pas la citation; j'ai déjà donné lecture deux ou trois fois des paroles du ministre, sans y rien changer. Il pourra consulter lui-même les "Débats", s'il croit que la citation que j'ai faite est tronquée.

Au moment où est survenue cette digression, j'en étais à cette partie du discours du ministre du Commerce où il parle de la forme que devrait prendre la défense du pays. Je faisais observer qu'il n'était pas en faveur d'engager les services de mercenaires et encore moins de les payer 28 cents par jour. Il était plutôt d'avis de faire la chose lui-même et bien qu'il ne soit pas d'une stature imposante, je suis convaincu qu'il se croit capable de se comporter, dans la défense de son pays, aussi bien que le ministre du Revenu de l'intérieur qui est un gros homme, solidement bâti. Je suis convaincu aussi que l'honorable ministre du Commerce pensait ce qu'il disait. Voici comment il s'est exprimé sur ce point.

La première et la plus grande objection que j'ai à une contribution fixe, est qu'elle ressemble au louage du service d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-

même. Voilà, à mon avis, à quoi se résume l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme.

Cette affirmation, si elle était voulue par l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce, porte en elle-même l'empreinte d'une conviction logique. Je cite maintenant cette partie du discours de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce autant pour consigner ses paroles à nouveau aux débats que pour la raison que les vues qu'il a exprimées alors s'accordent parfaitement avec les miennes et que si j'emploie son style et sa phraséologie, c'est parce qu'ils me fournissent une forme plus convenable pour les observations que je me permets de faire.

Ce projet va encore plus loin. Supposons que vous contribuiez cette année le montant que vous auriez arrêté et que vous fassiez de même l'an prochain et les années à venir. Après dix, douze, vingt ou trente ans, vous aurez payé un montant considérable d'argent Vous aurez été protégés durant ce temps-là, mais au Canada lui-même rien ne restera de cette dépense; le sol demeurera inculte, n'ayant pas été préparé, et les travaux de défense n'auront pas encore été commencés. Cependant, personne ne saurait douter qu'un jour ou l'autre, avec des ressources et une population dont le chiffre augmentera sans cesse, nous devrions avoir en ce pays une marine de guerre qui nous appartiendrait en propre et qui servirait à la défense de notre littoral et à celle de nos foyers.

L'intérêt que nous portons à une contribution dont une autre dépense le montant, n'est pas celui que je désire pour notre pays. Je veux voir quelque chose se greffer sur le sol et sur le patriotisme canadien, et qui prenne racine et se développe au point de faire naître chez chacun d'entre nous le désir de prendre part à la défense de notre pays, de promouvoir ses intérêts, sa gloire, et l'accomplissement de ses destinées, ce qui est, après tout, la seule grande fin qui, lorsqu'il l'a atteinte, récompense quelque peu un peuple des grandes dépenses qu'il a exécutées pour protéger et défendre, sur terre et sur mer, les droits de la patrie.

En outre, ce projet est de nature à désunir ce que la nature a toujours uni dès le commencement du monde, le commerce et la protection de ce dernier. En somme, l'idée fondamentale d'une marine de guerre a pour but la protection du commerce. Un commerce qui se développe aux côtés de ce qui le protège, et réciproquement, assure plus facilement le succès des deux intéressés et constitue une aide puissante à ces derniers. Je professe cette idée que si nous faisons nos contributions sous la forme de montants arrêtés d'avance, nous ne pouvons avoir aucune de ces inspirations qui naissent des progrès et du développement d'un système de défense future pour notre pays. Nous nous privons nous-mêmes des avantages les plus appréciables et dans l'avenir nous ne pouvons rendre de plus grands services à l'empire auquel nous appartenons, au point de vue de la défense nationale.

J'ajoute qu'à mon sens cette méthode ne tient pas compte des besoins, des aspirations et des espoirs d'un peuple aussi grand que le nôtre est destiné à le devenir. Nous devons avoir des commencements; ceux-ci peuvent être humbles à l'origine, mais un jour ou l'autre, ainsi que je viens de le dire, notre pays aura sa marine de guerre qui servira à la défense de son littoral et de son territoire, si elle ne veut pas d'autres services. Ce que je demande, qu'on me dise s'il ne serait pas plus sage de jeter cette semence en terre immédiatement, de surveiller sa croissance et son expansion jusqu'à ce que nous ayons atteint ce succès auquel nous sommes parvenus dans d'autres grandes sphères de notre progrès national.

Le premier navire de guerre que possèdera le Canada, vaisseau construit et équipé en Grande-Bretagne et qu'on nous enverra pour défendre notre littoral, deviendrait l'unité et le vaisseau modèle à bord duquel s'entraîneraient nos mousses, nos marins et nos officiers et qui sait, un futur amiral canadien pour les eaux canadiennes. Combien faudra-t-il de temps pour compléter ce cycle? Nul ne peut le dire, mais, si nous commençons sur des données bien arrêtées que nous suivrons avec ponctualité, le jour viendra certainement où nous aurons parcouru le cycle et que nous compterons des navires de guerre qui se joindront à la marine de guerre britannique pour la défense du Canada et pour celle de l'empire où le Canada aura déjà une partie de son corps, de ses nerfs, de son sang et de sa puissance mentale, son orgueil national.

C'était là l'opinion qu'exprimait alors l'honorable représentant de Toronto-nord. Il indiquait lui-même l'attitude précise que devait prendre, par la suite, le gouvernement de sir Wilfrid Laurier dans le cas du premier navire qui devait compter dans la force navale projetée. On a dépensé beaucoup d'esprit—si je puis me servir de cette expression—à l'endroit du "Niobé", mais je viens de lire la déclaration d'un membre du cabinet assis sur ces bancs qui disait que le navire projeté devait être construit en Angleterre et possédé par cette dernière avant d'être conduit dans nos eaux pour servir de première unité à la marine de guerre canadienne au Canada même. S'il en est ainsi, nous qui appuyions le Gouvernement de ce temps-là, ne faisions que suivre le conseil donné par l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie; si le principe énoncé par ce dernier pèche tant soit peu, les membres de la droite, ceux qui sont les soutiens du ministère actuel doivent porter la même responsabilité, parce que ce principe fut énoncé en premier lieu par un de leurs chefs.

Cela termine, monsieur l'Orateur, les observations que désire faire à cette phase. ..

Quelques VOIX: Très bien!

M. McKENZIE: . . .à cette phase du débat qui se rattache aux paroles de l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie. L'honorable député de Toronto-nord se trompe grandement s'il croit que j'en arrive à la conclusion de mon discours. Je déplore

l'"urgence" qui est maintenant devant le pays et, bien que j'estime que nous en avons assez de cette discussion pour un seul jour, je suis certainement prêt à faire mon devoir et à occuper l'attention de la Chambre durant encore quelques instants. La résolution qu'on a présentée ensuite n'est certainement pas celle que la Chambre a finalement adoptée. J'ai par devers moi le projet de résolution soumis par l'honorable représentant de Toronto-nord, avant qu'il occupât la fonction de ministre du Commerce et de l'Industrie; j'estime qu'il est à propos de citer quelques-unes des paroles qu'il a prononcées à l'appui de ce projet de résolution.

Le projet de résolution que la Chambre a finalement adopté diffère—mais légèrement—de celui préposé en premier lieu par le premier ministre du temps (sir Wilfrid Laurier). Celui qui l'a remplacé à la tête du Gouvernement a profité de l'occasion pour critiquer ce projet de résolution tel qu'il fut rédigé d'abord, non pour le condamner, mais pour conseiller certaines modifications qui furent acceptées ensuite par sir Wilfrid Laurier. Ainsi modifiée, le projet de résolution fut adopté à l'unanimité. J'ai dit qu'il me faisait plaisir de citer l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie, lorsqu'il avait raison, lorsqu'il énonçait des conclusions claires, logiques et que pouvait accepter toute la population de ce pays. Mon plaisir sera tout aussi sensible de rappeler à la Chambre et au pays les observations faites en cette circonstance par le premier ministre tant qu'il s'est tenu dans les bornes d'un raisonnement sain et qu'il ne s'est pas laissé emporter par un pathos inusité et par des idées qui étaient loin d'être conformes à l'attitude qu'il tenait en cette circonstance. Les honorables membres de la droite s'imaginent que leur position est plus élevée et plus forte que ne l'était celle qu'ils occupaient alors, au point de vue des intérêts de l'empire. Ils ridiculisent les honorables membres de la gauche qui appliquent leur conviction honnête à tenir une attitude bien arrêtée et basée sur les mêmes conclusions logiques énoncées par leurs chefs il y a quelques années déjà. Ils ont suivi leurs chefs en cette occurrence et il n'y a pas eu en ce pays de tremblement de terre, politique ou autre, qui a modifié l'état de choses qui existait alors qu'ils exprimaient leur opinion. Si leurs chefs avaient raison en ce temps-là, il n'existe pas de motif qui empêche leurs partisans de se grouper autour d'eux aujourd'hui.

Nous nous en tenons aux principes énoncés en cette occasion mémorable et le peuple approuvera notre attachement à ces vues basées sur la logique et sur une étude approfondie de la question en jeu.

J'ai lu et relu avec beaucoup d'attention le discours que le très honorable premier ministre a prononcé ici le 5 décembre dernier. Il avait préparé ce discours avec un soin exceptionnel; il n'a pas voulu sans écarter d'un iota, puisqu'il l'a lu presque en entier et que tous les mots en avaient été pesés avec la plus grande prudence. Cependant, cet effort se résume à annoncer qu'il s'agit, en premier lieu d'une contribution simple, complète, et que nous acquitterons jusqu'à une date que personne ne saurait préciser et que c'est une politique que le Gouvernement dont il est le chef propose de suivre uniquement. Cette harangue signifie encore que nous pouvons mieux servir les fins de l'empire en maintenant cette marine de guerre qui date d'un siècle et qui petit à petit en est arrivée à atteindre ce dégré d'importance exceptionnelle; que c'est en cela que consiste la meilleure récompense que nous pouvons recevoir en retour de notre mise de fonds, et que cela suffit. Tel est le langage dont s'est servi le premier ministre.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours que l'honorable représentant d'Ontario-nord a prononcé. Je suis toujours avec intérêt, lorsqu'il s'agit de questions militaires de leur nature, les discours d'un militaire; bien qu'il fût évident qu'il reconnaissait l'urgence d'être fidèle à son parti et de dire que cette contribution était juste et raisonnable, il a pris grand soin de faire inscrire aux Débats qu'il avait dit que cette politique ne devait pas être la politique qu'il fallait suivre; que ce que demandait le pays, c'était une marine de guerre construite au Canada, équipée et dirigée par des Canadiens et relevant de leur libre-arbitre. C'est là, si je ne me trompe, la politique que mon honorable ami entend suivre, à l'instar de l'honorable représentant de la division Sainte-Anne de Montréal (M. Ames).

Le très honorable premier ministre dit que cette politique n'a pas sa raison d'être: que le meilleur moyen que nous pouvons prendre pour employer notre argent est de le donner, sous la forme d'une contribution, au gouvernement britannique. C'est là le grand point de démarcation, le gouffre qui les sépare. Leur attitude me rappelle l'un de mes vieux amis de la Nouvelle-Ecosse qui eut une discussion avec un ministre protestant sur la question de la tempérance. Le clergyman exposa son avis et le vieillard de lui répondre à brule-pourpoint: "C'est là votre sentiment, vous ne citez que votre opinion personnelle, mais voici ma vieille et bonne Bible et voici Moïse—or Moïse me dit quelque chose qui ne concorde aucunement avec ce que vous soutenez; laissez-moi vous dire que, lorsque vous affirmez une chose et que Moïse déclare le contraire, je me range chaque fois du côté de Moïse". Lorsque nous entendons le premier ministre du Canada dire qu'il n'y aura qu'une seule marine de guerre dans l'empire et que cette marine sera bri-

tannique et que nous contribuerons à son entretien, nous pouvons constater que c'est là ce qu'il conseillera à la Chambre de faire aussi longtemps qu'il sera premier ministre; voilà ce que ne sauraient répéter les honorables députés qui occupent des positions intermédiaires entre l'avant et l'arrière de la Chambre. Avant de lire quelques-unes des observations que les honorables membres de la droite se sont permis de faire dans le passé, je veux rappeler à mes honorables amis ce que l'honorable premier ministre disait sur cette même question de savoir si l'on devait ou non continuer à contribuer à l'entretien de la marine de guerre britannique, ou si nous ne devrions pas avoir une marine de guerre qui nous appartiendrait en propre. Je vais citer ce qui suit de son discours du 5 décembre dernier:

Je ne veux nullement ici faire de polémique, mais qu'on me permette un mot au sujet de l'organisation navale de la Grande-Bretagne. Evidemment, il serait impossible de faire une étude approfondie de pareille organisation en quelques semaines, ou même en quelques mois; mais depuis quelques années, et surtout l'été dernier, j'ai pu m'éclairer sur ses méthodes, sa nature, la valeur de cette organisation et je puis légitimement conclure de cet examen que c'est l'organisation la plus complète et la plus puissante qui soit au monde. Il est certaines propositions. . .

Observons: "il y a eu des propositions."

. . .que je me contente d'indiquer en passant; entre autres, on voudrait créer une grande organisation navale au Canada. A mon humble avis il faudrait un quart de siècle ou même un demi-siècle pour créer ici une marine militaire, d'une certaine valeur. Et même elle ne remplacerait que fort imparfaitement cette magnifique organisation que possède déjà l'empire, fruit du travail de plusieurs siècles de recherches minutieuses et d'efforts inlassables. Qu'est-il besoin d'entreprendre cette tâche périlleuse, cette coûteuse expérience d'une marine militaire réservée spécialement au Canada, alors qu'à de justes conditions, parfaitement compatibles avec notre honneur et notre dignité nationale, il nous est possible de participer, à notre gré à la défense navale, et cela en coopérant avec l'organisation navale de l'empire, et aussi pleinement bénéficier des effectifs et des ressources de la disposition du Canada?

Quoi qu'en pensent nos adversaires, cela me paraît établir clairement ce que pensait le premier ministre; il pensait que cette politique de contribution est le commencement d'une série de contributions de la part de ce pays et que nous n'aurons pas autre chose tant que les conservateurs seront au pouvoir et tant que le parti sera dirigé par le premier ministre actuel. Ne pouvant espérer finir ce soir, avec votre permission, monsieur l'Orateur, je proposerai le renvoi du débat.

M. McKENZIE.

Des VOIX: Continuez.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): L'honorable député ayant parler quelque temps, il ferait aussi bien de terminer et de nous laisser à nos travaux.

M. McKENZIE: Je ne saurais terminer ce soir. Il est déjà minuit; je trouve injuste que l'on me demande de continuer.

M. ROGERS: Je ne veux pas que l'honorable député soit sous l'impression que nous avons l'intention d'être injuste à son égard, mais il devrait songer qu'il ne s'est prononcé que deux discours aujourd'hui. Nous avons consacré beaucoup de temps à écouter avec beaucoup de patience et d'attention ces deux discours. Nous serons disposés au renvoi du débat dès que l'honorable député aura terminé son discours.

M. McKENZIE: Je pensais que, vu cette heure avancée, nous pourrions espérer une suspension. Je l'ai dit, il y a un instant, j'ai répondu aux observations du ministre du Commerce. Je vais maintenant citer les discours prononcés par le premier ministre lui-même quand il appuyait la politique que nous préconisons maintenant. Nous n'avons pas changé d'opinion. Les citations que je vais faire des discours du premier ministre concordent absolument avec la proposition que l'opposition actuelle appuie. Les observations que je vais citer furent faites sous forme de critique du projet de résolution que présenta le chef actuel de l'opposition. Le premier ministre disait:

Mais n'oublions pas que le statut national implique des responsabilités nationales. Inutile de dire du Canada qu'il est une nation, si nous devons chercher à nous soustraire aux responsabilités qui nous incombent en tant que nation. Quelles sont donc ces responsabilités? Chez toutes les nations civilisées de l'univers, on s'accorde à reconnaître que ce sont la défense du territoire et la protection du commerce. Il m'a semblé, monsieur l'Orateur, que mon très honorable ami ne diffère en aucune façon de l'énonciation de ce principe que mon honorable collègue de Toronto-nord a posé cet après-midi en un langage si éloquent.

A la page 3722, v. f. des Débats, on voit que le premier ministre a dit:

Je m'attacherai maintenant à l'examen du projet de résolution que le premier ministre a proposé, et je dois dire que j'en approuve cordialement plusieurs passages. Cependant, je désire faire une observation ou deux au premier ministre sans aucun dessein politique et sans esprit de critique, car mon plus grand désir serait de voir le Parlement et le public acclamer d'une seule voix la politique nationale concernant ce grand problème et le projet de résolution qui en serait l'expression.

Ce que j'ai à proposer, je le propose avec le désir sincère que cette Chambre formule une

résolution à laquelle chacun de nous puisse adhérer, et par laquelle chacun de nous déclare solennellement à l'univers que si jamais notre commune patrie se voit dans la nécessité de combattre pour son existence, le peuple canadien en masse, sans distinction de parti ou de croyance, se portera à ses côtés dans la lutte qu'elle aura engagée. Il faut pour le moment nous élever au-dessus de toute considération des partis.

A la page 3724, v. f. des Débats, on trouve que le premier ministre a encore dit:

Un mot de plus au sujet de l'amendement que je suggérerais à mon très honorable ami.

Puis il a lu le projet de résolution:

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

Le premier ministre a continué ainsi:

Je serais heureux si mon honorable ami voulait bien ou pouvait accepter d'insérer dans ce paragraphe un mot indiquant l'intention d'agir promptement. Par exemple, avant le mot "organisation", mettre le mot "immédiatement" ou "prochaine", je crois que cela en relèverait considérablement la signification; ainsi rédigé j'y donnerais, sans hésiter, mon adhésion, et je ne pense pas que personne dans cette Chambre se refuserait à l'approuver.

Je me rends parfaitement compte de l'attitude prise en 1901 par le très honorable premier ministre. A cette époque, il songeait à l'établissement d'une marine militaire canadienne. Les procès-verbaux de la conférence impériale de 1902 (page 18) contiennent la déclaration suivante, faite par le premier lord de l'amirauté:

Sir Wilfrid Laurier me fait savoir que le gouvernement canadien songe à établir une marine militaire dans les eaux du Canada, mais que ce pays ne peut offrir, en fait d'aide, rien qui ressemble à ce qui est énuméré plus haut.

Puis, un peu plus loin, dans la déclaration du premier ministre, on lit ces paroles:

Jusqu'ici, le Canada s'en est tenu aux dépenses destinées à l'entretien de forces de terre. Cependant le gouvernement canadien est prêt à mettre maintenant à l'étude un projet de création d'armée navale. Il y a sur les côtes maritimes du Canada nombre de sujets aptes à former un noyau de réserve navale et l'on espère être bientôt en mesure d'imaginer quelque moyen de dresser ces hommes à servir utilement leur pays en cas de besoin.

Ce que je conseillerais pour le moment à mon très honorable ami, ce serait de modifier sa résolution de manière qu'elle indiquât de notre part l'intention d'agir promptement. En 1902, nous disions au gouvernement impérial que nous avions la volonté de faire quelque chose; mais sept années se sont écoulées depuis et nous n'avons encore rien fait. La résolution de mon très honorable ami ainsi modifiée se recommanderait, je crois, à l'approbation unanime des membres de cette Chambre.

Voilà ce qu'a dit le premier ministre dans cette circonstance, et en réponse à ses observations le projet de résolution fut modifié par le premier ministre de l'époque et adopté par la Chambre dans la forme et teneur qu'il a toujours eues depuis que le projet de résolution demandait la création d'une marine possédée, construite et armée par les Canadiens. Il n'y a aucune raison pour que tous ceux qui ont appuyé ce projet de résolution n'appuient pas la politique actuelle de notre parti. Le premier ministre, alors chef de l'opposition, se rendit en Angleterre peu après l'adoption de cette mesure et profita de son séjour à l'ombre même du trône pour dire ce qu'il en pensait. S'il avait douté de ce qu'il fallait faire en Angleterre, de ce qui convenait le mieux au gouvernement impérial, il n'aurait rien dit qu'il n'eût considéré conforme à l'opinion du peuple anglais. Pas n'est besoin de se demander ce qu'il a dit; je l'ai ici. On nous l'a lu déjà, mais dès le début de mon discours j'ai promis de faire consigner au compte rendu des débats les idées exprimées par nos adversaires à l'époque où ils parlaient d'une façon libre, honnête et consciencieuse, et ne songeaient pas autant qu'aujourd'hui aux moyens de faire dominer leur parti dans le pays. Ses paroles sont bien connues, elles ont été reproduites, et en disant ce qu'il a dit en ce temps-là, le premier ministre a parlé comme un homme d'Etat. Voici comment il s'est exprimé.

Dans les Iles-Britanniques on a trouvé étrange que le Canada n'ait pas, par résolution ou par un discours du premier ministre, daigné offrir, un, deux ou trois dreadnoughts.

Bien que, à première vue, le texte de la résolution adoptée ne paraisse pas signifier autant que l'offre d'un ou deux dreadnoughts, elle a formulé pour le Canada une politique permanente répondant à un but plus pratique que l'offre de dreadnoughts.

De retour dans sa province et après avoir eu maintes occasions de discuter et de méditer la résolution adoptée par le Parlement le 29 mars précédent, le premier ministre adressa la parole à ses propres électeurs à Halifax. Il leur dit:

Il reste à savoir comment le Gouvernement actuel va appliquer la politique déterminée par la résolution. Un principe au moins devrait dominer, c'est que tout approvisionnement nécessaire à notre défense navale devrait provenir autant que possible de nos matériaux, de notre main-d'œuvre et des ressources de nos propres experts. A ce sujet ne pouvons-nous pas espérer que l'industrie de la construction des navires, qui nous manque depuis si longtemps, va être favorisée et encouragée? A la Nouvelle-Ecosse de profiter de cette occasion. La Providence lui a donné les matériaux, les hommes, la situation maritime, éléments essentiels non seulement au développe-

ment d'un projet de défense et de protection navales, mais aussi à la résurrection de l'industrie de la construction des navires qui répandit autrefois le renom de la Nouvelle-Ecosse dans le monde entier.

Voilà ce qu'a dit le premier ministre à ses propres électeurs à Halifax, à cette population remplie d'espoir dans la politique du Gouvernement d'alors, politique qu'ils espéraient voir appuyer par leurs propres députés.

Le premier ministre ajouta:

Je suis tout à fait d'accord avec le très honorable premier ministre au sujet des moyens de défense navale qu'il a exposés. Tout d'abord, je suis entièrement d'avis que nous devrions commencer par créer une marine canadienne. J'ai toute confiance en cette idée.

. . . . . .

L'autre moyen (c'est-à-dire la contribution) a été essayé entre l'Australie et la mère patrie et n'a donné satisfaction sous aucun rapport. En Angleterre la contribution a peut-être été considérée plutôt comme non satisfaisante. En Australie elle a fini par ne pas rencontrer l'approbation du peuple.

J'ai à citer quelques autres passages des déclarations du premier ministre et j'aurai fini de commenter ses paroles. Il parle de la guerre en haussant les paroles et raconte ce qu'il est prêt à faire:

Si les Allemands prouvent qu'ils sont la plus grande race, s'ils ont plus de force de résistance, plus d'habileté, des connaissances supérieures en matière d'organisation, plus de patriotisme sincère et généreux, ils ont droit de dominer sur mer comme ils dominent sur terre; nous n'avons aucun droit d'être blessés de leur défi.

Je tiens à ce que la députation fasse attention à ceci, vu l'héroïsme qui porte à souscrire des chèques, dont nous sommes témoins en ce pays.

Mais à moins que le sang des ancêtres coule moins rouge dans nos veines, nous l'accepterons avec non moins de courage que nos aïeux n'en ont déployé pour soutenir le choc de l'invincible au Canada. Je suis le descendant de ceux qui n'ont jamais vécu sous un autre drapeau que le drapeau anglais depuis qu'il flotte à la brise. Je suis aussi profondément et inaltérablement attaché que qui que ce soit au Canada aux institutions britanniques et au lien anglais et aussi prêt à travailler et, au besoin, à me battre pour elles.

Voilà une expression d'opinion du chef du Gouvernement, mais j'imagine que, lorsqu'il a parlé de se battre, lorsqu'il a employé le mot "battre", le ministre des Postes l'a aussitôt saisi par le pan de son habit et lui a dit: "Vous battre? Un homme qui touche un pareil traitement? Quel combat pouvez-vous livrer. L'idée de faire se battre un homme qui retire $43.33 par jour! Allons donc! se dit le ministre des Postes. Je puis obtenir en ce pays tous les combattants que je voudrai pour 26 cents par jour. Moi, je reçois $30.35 par jour et le ministre du Revenu de l'intérieur reçoit $30.35 par jour et on ne pourrait pas avec un levier nous porter à nous battre; nous ne nous battons pas. L'idée de parler de nous battre avec un traitement comme celui-là! Pour 26 cents par jour je puis avoir un Finlandais russe qui nous vaut deux fois dans un combat; restez chez vous, monsieur le premier ministre et ne dites pas de sottises."

Sur ces entrefaites, arrive le ministre de la Marine qui dit: "Dans ma province, lorsqu'un homme parle de se battre, il sent la brise venant du large. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous disait l'autre jour que, là-bas au Nouveau-Brunswick, il y a des hommes qui ont un odorat merveilleux et il nous déclarait que si jamais arrivait le temps de se battre, surtout en mer, le nez de ces hommes donnait la preuve de leurs grandes capacités combatives. Lorsque le ministre des Postes empêchait le premier ministre de se battre, le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a fourni cette explication, que la brise venant du large lui entrerait dans le nez.

Mais, a dit le ministre des Postes, j'ai un remède pour son nez; je lui ferai respirer ce narcotique de l'élection Rogers-Macdonald; il est si puant qu'il lui fera sortir du nez tout l'air salin qu'il y a dans la baie de Fundy et qu'il ne parlera plus de se battre. Tel est le dialogue qui s'engagea entre mes honorables amis lorsque le premier ministre s'est échauffé et a dit que son sang n'était pas moins rouge que celui de ses ancêtres et qu'il tiendrait tête à n'importe quel Allemand. Naturellement, le ministre des Postes l'a averti que son traitement ne lui permettait pas de se battre et qu'il ferait mieux d'être sur ses gardes.

Une VOIX: Que lisez-vous?

M. McKENZIE: Les députés de la gauche n'ont pas besoin de lire leurs discours; ils peuvent en prononcer d'excellents sans les lire. Je regrette que les discours improvisés de la gauche ne plaisent pas autant aux députés de la droite que les discours en conserves auxquels ils sont plus habitués. A cette heure avancée, je ne retiendrai pas la Chambre en lui citant d'autres passages du discours du premier ministre.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. McKENZIE: Je suis bien aise de pouvoir faire plaisir à mes amis de la droite; ils ont besoin de réconfort. Je suis bien aise de pouvoir les tirer de ces ténèbres d'Egypte au milieu desquelles ils ont passé les derniers et leur faire entrevoir la terre promise.

Vu qu'on nous a permis que nous pourrions rentrer dans nos foyers dès que j'aurai fini mon discours, je ne retiendrai pas la Chambre beaucoup plus longtemps. La droite admet qu'elle n'approuve le projet de contribution que parce qu'ily a un danger,

et où trouver les faits qui nous permettront de croire qu'il existe un danger? Certes, la meilleure autorité serait le premier lord de l'amirauté en Angleterre, lui qui est comptable aux habitants de la Grande-Bretagne et à ses collègues dans le cabinet anglais. Je mets le premier ministre ou n'importe qui en cette enceinte au défi de signaler une seule parole du premier lord de l'amirauté ou d'un membre du cabinet anglais disant qu'il y a un danger en Angleterre ou qu'il existe une situation à laquelle la population anglaise ne peut pas faire face. Ils ont les hommes, l'argent, les navires, tout ce qui est nécessaire pour défendre le cœur de l'empire, et ils ont l'instinct combatif. Dans toutes les parties de l'empire, en Angleterre et dans les possessions d'outre-mer, ils ont le sang irlandais, le sang écossais, le sang anglais qui sont toujours prêts à la lutte lorsqu'elle est nécessaire. Je soutiens qu'il n'y a pas le moindre danger dans aucune partie de l'empire.

Le 18 mars dernier le premier lord de l'amirauté disait dans le parlement anglais lorsqu'il déposa son budjet maritime, qu'il diminuait de £2,300,000 le crédit en faveur de l'amirauté, et que malgré cela il avait plus d'argent qu'il ne lui en fallait pour pourvoir à la défense de l'empire contre tout ennemi qui pourrait surgir. Je n'ai pas besoin de lire son discours dans cette assemblée. Tous les honorables membres de cette Chambre l'ont entre les mains et savent que c'est absolument ce qu'il a dit le 18 mars dernier, mais il dit encore autre chose qui jette de la lumière sur notre proposition de fournir trois navires additionnels. Il dit que c'est la plus grande folie possible que de construire même un seul navire pour la marine, à moins qu'on en ait besoin. Il dit que dès qu'un navire est construit, il hérite de tous les maux qui tendent à en faire de la vieille ferraille. Et, cependant, le Gouvernement veut offrir trois navires dont la construction est prématurée, et qui deviendront nécessairement inutiles avant longtemps. Le Gouvernement veut envoyer $35,000,000 de notre argent pour être dépensé dans un pays qui n'en a pas besoin, et où le chef de l'amirauté dit au peuple anglais et au monde entier qu'il a tout l'argent dont il a besoin. Un membre de la Chambre lui demanda: De combien d'argent avez-vous besoin? Il répondit: J'ai dans les crédits tout l'argent qui peut être profitablement employé.

Les honorables membres de la droite nous disent que depuis que ce discours a été prononcé il s'est produit beaucoup de choses, et que la nouvelle loi allemande a fourni des enseignements importants. Mais cette nouvelle loi allemande, ainsi qu'elle est expliquée dans le mémoire soumis à la Chambre par le premier ministre, ne parle que de deux cuirassés d'escadre et deux navires plus petits. Il n'est pas possible, certainement, que le grand empire dont nous faisons partie, avec ses cinq cents millions de population, avec son immense richesse à l'intérieur et à l'extérieur s'effraie parce que l'Allemagne se propose de construire d'ici à six ans deux cuirassés d'escadre et deux autres navires plus petits.

Dans un autre discours, prononcé, je crois, le 16 mai, le premier lord de l'amirauté a parlé de notre nouvelle loi navale. Il a dit que les membres du nouveau gouvernement canadien venait en Angleterre pour discuter les questions qui se rapportaient à la marine, et il a ajouté que depuis dix ans l'Angleterre s'était occupée à protéger le cœur de l'empire, et que les dix années à venir seraient employées à protéger les possessions britanniques d'au delà des mers. Le devoir important pour le Canada, pour l'Australie et pour l'Afrique du Sud était de construire leurs propres marines, afin que le centre de l'empire étant en sureté, les ailes le fussent aussi. Si cela est vrai, et nous avons toute raison de le croire, n'est-ce pas le devoir évident du peuple canadien d'établir sur les rives du Canada, sur les côtes de l'Atlantique et sur celles du Pacifique un système de défense navale digne de notre grand pays, défense qui non seulement protégera nos côtes mais nous permettra d'être au premier rang dans la défense de l'empire si cela devenait nécessaire? Il n'y a pas un homme au Canada qui ne voudrait pas donner son temps, son énergie et son argent pour la défense de l'empire, mais le bon moyen à prendre n'est pas d'envoyer notre argent en dehors du pays, mais de l'employer chez nous. Nous avons une population de près de huit millions d'âmes, et savoir dans quelle voie la diriger n'est pas une question de minime importance, ou que l'on doive négliger. Quel bien retirerons-nous dans notre pays de cette dépense de $35,000,000? Je n'ai pas besoin de dire à cette Chambre que la création de la grande industrie des navires dans notre pays aurait des effets considérables pour former des ingénieurs et des constructeurs de navires.

Pour apprendre à lire à une personne, on ne se contente pas de lui lire un livre. Il faut lui mettre le livre entre les mains. De la même manière si vous voulez avoir une population d'ouvriers capables, il faut que vous lui donniez l'occasion de travailler. Est-il bien vrai que dans quelques années, lorsque nous serons vingt et trente millions d'âmes, le Canada n'aura pas encore de marine pour se défendre, et que nous devrons envoyer notre argent dans un autre pays pour engager des hommes à 28 cents par jour pour défendre notre magnifique héritage? Est-ce que la libre population de l'Ouest sera fière de

cette politique? Est-ce que la fière population de langue anglaise sur la côte du Pacifique accueillera cette politique avec joie? Devrons-nous nous contenter d'avoir des Hongrois à 28 cents par jour sur le pont des navires anglais dans la mer du Nord pour représenter le Canada et ses moyens de défense? Ce n'est pas ce que veut le peuple de ce pays. Il veut se défendre lui-même. Nous sommes loyaux à la couronne, comme nous l'avons toujours été et le serons toujours, et nous repoussons la pensée qu'il y a dans notre pays des gens qui ne sont pas loyaux. C'est faire de la politique bien mesquine que de dire qu'une partie du pays, que ce soit le parti grit ou le parti tory ou un autre parti ne sont pas loyaux à la couronne. C'est une politique de mauvais aloi est une pauvre nouvelle à apprendre à nos amis des Etats-Unis que la moitié de la population du Canada n'est pas loyale à l'Angleterre. Il y a assez de questions au sujet desquelles nous pouvons légitimement différer d'opinion sans nous disputer à propos de loyauté. Pour notre part, de ce côté (la gauche), et comme représentant du parti libéral, nous voulons nous en tenir aux principes qui ont été formulés par cette Chambre le 29 mars 1909, lorsque grits et torys, Français et Anglais, n'avaient qu'une seule opinion et ne voulaient qu'une seule politique. C'était la politique véritable.

Voilà où nous en sommes, voilà où en est le peuple canadien. La majorité de la députation peut faire ce qu'elle voudra; mais nous, nous en appellerons à César, comme fit autrefois saint Paul, et nous ferons décider que le Canada doit appartenir aux Canadiens, à des Canadiens capables de faire valoir une politique conforme aux intérêts du Canada, de donner à ce premier joyau de l'empire un poli plus complet, un lustre plus brillant que jamais, et de lui faire occuper une place que lui mérite la capacité du peuple canadien, loyal à son roi et à son pays, et qu'il occupera.

M. MARTIN (Régina) propose le renvoi du débat.

Cette motion est adoptée.

La séance est levée à une heure moins dix minutes, vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 7 février 1913.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. M. COCHRANE:

La statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912.

M. McKENZIE.

IMITATIONS DE BEURRE A SASKATOON

M. J. A. ROBB (Huntingdon): Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je désire appeler l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture sur une dépêche publiée dans le "Citizen" de ce matin:

Saskatoon, Saskatchewan, 6 février.—Sur vingt-quatre échantillons de beurre examinés depuis quelques jours par le bactériologiste civique Buckell, un seul jusqu'à présent peut être appelé du beurre à peu près pur. Les autres échantillons sont composés en grande partie de stéarine de porc, de stéarine de bœuf, de suif de mouton, de beurre refait, etc. L'inspecteur des denrées alimentaires Davies dit qu'il y a quatre ou cinq maisons, soit dans l'est du Canada, ou à Winnipeg, qui expédient ce beurre dans la Saskatchewan.

Je suis certain que le ministre de l'Agriculture comprendra l'importance qu'il y a de faire une enquête immédiate afin de conserver au beurre canadien sa bonne réputation.

L'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): Je n'ai pas lu la dépêche dont parle mon honorable ami, mais d'après ce que j'ai pu saisir à la lecture, il s'agit d'une falsification d'une denrée alimentaire, question qui est du ressort du département de mon honorable collègue, le ministre du Revenu de l'intérieur. Je tiendrai note de la dépêche et nous nous en occuperons, mon honorable collègue ou moi-même.

CONVENTION DE COMMERCE AVEC LES ANTILLES—SERVICE DE STEAMERS.

M. PUGSLEY: Je désire appeler l'attention de l'honorable premier ministre sur une question qui se rapporte à la ratification du traité de commerce avec les Antilles anglaises. L'honorable ministre du Commerce (M. Foster) a déclaré à la Chambre, il y a quelque temps déjà, que la troisième lecture du bill serait proposée dans quelques jours, mais pour une raison ou pour une autre, cette lecture a toujours été remise. Au sujet de l'exécution du traité et de l'établissement d'un service de navigation à vapeur entre le Canada et les Antilles, les journaux nous apprennent que le ministre du Commerce étudie sérieusement dans le moment un projet en vertu duquel Boston deviendrait un port d'attache. C'est une question qui excite beaucoup d'intérêt dans le ville de Saint-Jean, dont les citoyens, et je crois que l'on peut dire la même chose de ceux d'Halifax, sont vivement opposés à ce que le Gouvernement accorde une subvention à une ligne de navigation à vapeur dont le port d'attache serait un port des Etats-Unis. Je me proposais, et je crois que d'autres membres de cette Chambre se proposaient aussi, de discuter cette question très importante lorsque la troisième lecture du bill serait pro-

posée. Puis-je demander si le premier ministre peut donner à cette Chambre l'assurance que le Gouvernement ne signera, avant que la troisième lecture du bill ne soit proposée et que la question soit discutée, aucun contrat en vertu duquel des steamers subventionnés par le Canada auraient la permission de faire de Boston leur port d'attache?

L'honorable M. BORDEN (premier ministre) : Ce n'est pas l'habitude de donner des assurances sur des questions semblables. Cependant, comme mon honorable ami paraît s'inquiéter à ce sujet, et comme je sais aussi que certains bruits de même genre circulent à Saint-Jean et à Halifax, je puis lui dire que ni lui, ni les citoyens d'Halifax et de Saint-Jean n'ont raison d'avoir d'inquiétude à ce sujet.

M. PUGSLEY: Nous avons alors l'assurance de mon honorable ami. Je suis certain que sa déclaration sera reçue avec beaucoup de plaisir par les habitants des Provinces maritimes.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE PROJET D'AUGMENTER LES FORCES NAVALES ACTIVES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion du très honorable M. Borden, tendant à la 2e lecture du projet de résolution, adopté en comité général, ayant pour objet d'augmenter les forces navales actives de l'empire, et sur l'amendement déposé par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

M. W. M. MARTIN (Régina): Lorsqu'il s'agit d'une question aussi importante que celle présentement soumise à cette Chambre, je n'ai pas d'excuse à offrir si mon discours est un peu long, car c'est une question qui peut changer toute l'histoire politique du Canada, et peut aussi, comme je le crois, changer toutes les relations futures du Canada avec le reste de l'Empire. J'ai été quelque peu surpris, ainsi que d'autres de mes collègues de la gauche, qui ont parlé sur la question, de constater l'absence apparente d'intérêt chez les honorables députés de la droite, au sujet de cette grande question.

La proposition que nous discutons a été déposée le 5 décembre dernier. Avant cette date, le premier ministre et quelques-uns de ses collègues étaient allés en Angleterre dans le but exprès de trouver une urgence. Ils sont revenus durant l'été, et les journaux conservateurs du pays, qui tenaient leurs renseignements du premier ministre, nous ont appris qu'il y avait une grande urgence dans l'histoire navale de l'empire anglais. Trois ou quatre mois se sont ensuite écoulés. Tous les jours je m'attendais que le Parlement fédéral serait convoqué, que les députés qui le composent seraient appelés de l'Atlantique au Pacifique à abandonner leurs affaires et à se réunir ici même en septembre ou octobre pour faire face à cette grande urgence. Un peu plus tard, j'ai appris que le Parlement ne serait pas convoqué avant le mois de janvier 1913, mais, finalement, le premier ministre, vu cette grande urgence que les journaux ministériels disaient exister, se décida à convoquer le Parlement pour le 21 novembre 1912; d'après mon expérience comme membre de cette Chambre, le Parlement actuel n'a jamais été convoqué aussi tard pour une session entière, et le 5 décembre suivant, le premier ministre déposait la résolution que nous discutons présentement. Le débat qui s'en est suivi n'a pas indiqué qu'il y avait grande urgence. Quelques discours ont été prononcés avant les vacances de Noël; quelques autres discours, au retour des vacances, et pendant les deux ou trois dernières semaines pas un seul discours n'a été prononcé par un député ministériel. Dans une circonstance comme celle-ci, il est du devoir de tout membre de cette Chambre de faire connaître son avis sur la question et de l'exposer clairement au peuple. Je ne voudrais pas dire que le premier ministre a baillonné ses partisans dans cette Chambre. Je reconnais plutôt ici la main délicate—devrions-nous dire rude—du ministre actuel des Travaux publics (M. Rogers). C'est ainsi qu'il conduisait la législature du Manitoba. Un ou deux membres du Gouvernement discutaient un sujet et il laissait ensuite parler l'opposition. J'aimerais à dire au ministre des Travaux publics—je regrette qu'il ne soit pas à son siège—qu'il s'apercevra bientôt que des tactiques de ce genre ne peuvent être employées dans ce Parlement avec le même succès que dans le Manitoba. Je sais que plusieurs députés de l'Ouest aimeraient à parler sur le question—et l'une des raisons qui me portent surtout à prononcer ce discours est que très peu de députés à l'ouest des Grands lacs ont parlé jusqu'à présent sur la question.

Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre le discours prononcé par l'honorable député de Brandon (M. Atkins). Je n'ai aucun doute que j'ai perdu un discours éloquent et instructif. Aucun autre député ministériel des provinces des Prairies n'a parlé sur cette question qui pourtant intéreesse l'Ouest très vivement. On me dira peut-être que dans l'Ouest nous portons peu d'intérêt à la question navale. Il est vrai que j'ai trouvé, en voyageant dans la province d'Ontario depuis le commencement de l'année, plus d'habitants de cette province, pourtant réputée si loyale, opposés à la marine—opposés entièrement à toute

contribution directe ou construction d'une marine canadienne—que j'en ai trouvé dans la circonscription de Régina ou dans toute la province de Saskatchewan.

Je suis certain que plusieurs députés ministériels du Manitoba et de l'Ouest aimeraient à parler sur cette question. Je suis certain que mon honorable ami de Souris (M. Schaffner) attend depuis deux ou trois semaines l'occasion de faire un discours sur la marine. Je l'ai vu plusieurs fois à la bibliothèque faire des recherches, et je sais qu'il a dans ses poches un discours tout préparé sur la question. Mais il y a un autre honorable député du côté ministériel que j'aimerais particulièrement à entendre, c'est l'honorable député de Calgary (M. Bennett). Il est allé jusqu'au pied du trône même. Il s'est promené bras dessus bras dessous avec les conseillers privés de l'empire. Je suis certain que pendant ce voyage en Angleterre il a découvert beaucoup de choses qui intéresseraient cette Chambre, et je n'ai aucun doute que cet honorable député voudrait aussi faire un discours. Mais pour une raison ou pour une autre, les amis du gouvernement sont baillonnés par quelqu'un qui a de l'autorité dans le parti. L'autre jour, lorsque j'étais à mon cabinet de travail, j'ai entendu une conversation très vive dans une chambre voisine où se tenait un caucus conservateur, et je conseillerais à mes honorables amis de la droite de parler un peu moins fort dans leurs caucus et un peu plus dans cette Chambre.

J'ai dit il y a un instant que j'avais rencontré dans la province d'Ontario un très grand nombre de gens opposés à une contribution en argent, ou à faire quoi que ce soit pour venir en aide à la marine anglaise ou pour maintenir la suprématie navale de l'empire anglais. Je crois que si l'on soumettait à un plébiscite dans la province d'Ontario les trois questions suivantes: Favorisez-vous une contribution? Voulez-vous la construction d'une marine canadienne? Ou voulez-vous ne rien faire du tout? Je crois, dis-je, que la majorité des électeurs, en dehors de la ville de Toronto, voteraient pour ne rien faire du tout. Je ne veux pas dire que la population de la province d'Ontario est déloyale, mais si un bien petit nombre de députés de cette province ont jusqu'à présent parlé sur cette question importante, la raison évidente pour moi est que ces honorables députés craignent de se prononcer en faveur de la proposition du Gouvernement. Je ne dis pas que ceux qui ne veulent rien faire sont déloyaux; je ne suis pas de leur avis, mais la grande majorité de mes propres électeurs n'approuvent pas cet avis; c'est surtout une matière d'opinion. Ces personnes disent: Nous ne voulons pas de marine. Quel danger d'attaque courons-nous? Bien que je respecte leurs opinions,

je prétends que vu que d'autres nations, depuis quelques années, font des armements; vu aussi que l'Allemagne augmente ses forces de terre et de mer, et que d'autres nations européennes augmentent considérablement leurs forces navales, le Canada doit faire quelque chose pour maintenir la suprématie de l'empire anglais sur les mers. Je ne dis pas cela parce que nous devions beaucoup à l'Angleterre. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) nous a dit que nous devions un billion de dollars à l'Angleterre, mais je ne crois pas qu'il soit possible à aucun membre de cette Chambre, soit de la gauche ou de la droite, de calculer en espèces ce que le Canada doit à l'Angleterre. Mais nous devons à l'Angleterre les bienfaits de notre civilisation, nos libertés, le droit de libre discussion, que l'on veut apparemment supprimer de l'autre côté de la Chambre—nous devons toutes ces choses à l'Angleterre, car elle est le plus grand facteur de civilisation dans le monde. La seule question à décider est celle de savoir comment payer cette dette. C'est sur ce point que les deux partis politiques au Canada ne s'entendent pas aujourd'hui. L'un veut la contribution directe, l'autre la construction d'une marine canadienne. Le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel)—peut-être aurais-je l'occasion avant que je finisse mon discours de citer quelques-unes de ses déclarations plus au long—a dit que nous avions fait plus que notre part pour le maintien de la suprématie navale en construisant des chemins de fer transcontinentaux. Quoi qu'il en soit de cette opinion, il n'en est pas moins vrai que jusqu'à présent nous avons été trop occupés à développer nos ressources naturelles, à construire nos grands réseaux de chemins de fer, et à relier les différentes provinces du Canada entre elles, pour nous occuper beaucoup de nos forces navales.

Je ne crois pas me tromper en disant que la première fois que cette question navale a été mentionnée dans cette enceinte, c'est lorsque le ministre actuel du Commerce (M. Foster) proposait, le 29 mars 1909, cette fameuse résolution qui a été si souvent mentionnée dans le cours de ce débat, et que ce fut la première fois, du moins à ma connaissance, que cette question a été discutée un peu longuement dans cette Chambre.

J'ai écouté l'autre soir avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député de Perth-nord (M. Morphy) et j'ai entendu dire la même chose par d'autres orateurs au cours de ce débat. L'honorable député de Perth a dit que pendant l'année 1912 le Canada n'avait pas dépensé un sou pour le maintien de la suprématie navale de l'empire anglais ou pour construire des navires canadiens. Voici ce qu'il a dit:

L'Angleterre a dépensé environ $86,835,000 l'Australie, $1,000,000; la Nouvelle-Zélande $500,000; la petite île de Terre-Neuve, $15,000; les Indes, $500,000; l'Afrique du Sud, $475,000; et le Canada—pas un sou.

L'honorable député de Perth-nord a dit que le Canada n'avait pas dépensé un sou en 1910. A qui la faute, monsieur l'Orateur. Le Gouvernement actuel est au pouvoir depuis le 10 octobre 1911; il y est monté après que cette fameuse résolution du 29 mars eût été approuvée par les deux partis politiques dans cette Chambre, et après que l'ancien gouvernement eût dépensé des sommes considérables en vertu même de cette résolution. Quelques honorables députés ont dit: Votre marine est une marine de ferblanc. le "Niobé" n'est pas bon, et le 'Rainbow" ne vaut rien. Je ne connais pas la valeur de ces navires, mais je dirai aux honorables membres de la droite que si le "Niobé" et le "Rainbow" ne sont pas de bons navires, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas pendant l'année 1912 dépensé un peu d'argent pour construire une petite marine canadienne, conformément aux vœux de la résolution adoptée le 29 mars 1909. Le Gouvernement actuel est responsable de la position que le Canada occupe aujourd'hui vis-à-vis l'empire.

En écoutant le débat qui a eu lieu dans cette Chambre sur cette résolution de mars 1909, j'ai été fortement impressionné par le fait que les deux partis politiques en cette circonstance étaient apparemment du même avis qu'il fallait construire une petite marine canadienne pour la protection de nos côtes et de notre commerce maritime sur l'Atlantique et sur le Pacifique. J'ai discuté la question avec des honorables membres des deux côtés de la Chambre et j'ai constaté un sentiment général que le temps était arrivé où le Canada devait construire des croiseurs ou petits navires pour cet objet. Telle est la politique générale qui a été adoptée en 1909, et, remarquons-le bien, elle l'a été dans des circonstances toutes particulières, car si jamais il y eut une époque dans l'histoire de l'empire anglais où on pouvait avoir raison de croire à un besoin pressant, c'était bien en mars 1909. Et quelle en était la cause ? M. Arthur Balfour venait de prononcer dans la Chambre des communes anglaise son fameux discours sur la suprématie navale de l'empire, dans lequel il disait que l'Allemagne avait profité de l'arrêt dans le développement d'une flotte anglaise égale à celles de deux autres puissances, causé par le fait qu'on construisait un navire de moins par année, pour pousser elle-même avec plus de rapidité possible la construction de sa propre flotte. Dans trois ans la flotte allemande devait être égale, sinon supérieure, à celle de l'Angleterre dans la mer du Nord, et la suprématie britannique serait par le fait menacée M. Balfour fixait le 1er avril 1912 comme la date dangereuse où l'Allemagne aurait probablement vingt-huit dreadnoughts, contre l'Angleterre vingt-cinq. Mais le 1er avril a passé et quelle est la situation de l'Angleterre comparée à celle de l'Allemagne? L'Angleterre a dix-huit dreadnoughts et l'Allemagne dix. Ainsi que je l'ai dit, au mois de mars 1909, un sentiment d'alarme générale s'était manifesté dans tout l'empire britannique, et le résultat direct fut l'offre de deux dreadnoughts par l'Australie, et d'un dreadnought par la Nouvelle-Zélande. Que faisait pendant ce temps-là l'honorable député de Toronto-nord au sujet de la même question? Il n'avait à offrir que cette misérable petite résolution consacrant le principe de la construction d'une marine canadienne, et il donnait en même temps des raisons très fortes contre une politique de contribution. Je veux citer encore une fois cette résolution:

La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

En présence de ce sentiment d'alarme qui existait dans l'empire anglais, tout ce que l'honorable député de Toronto-nord trouvait à offrir c'était cette résolution, et en 1913, lorsque la sécurité de l'empire britannique n'a jamais été sur de meilleures bases, il voudrait nous dire, dans des termes dignes d'un artiste en fantômes de guerre, qu'il existe présentement une grande urgence dans l'empire britannique. Je veux aussi citer la résolution modifiée telle qu'elle a été adoptée le 29 mars 1909, par les deux partis politiques dans cette Chambre, et sans une seule voix discordante, autant qu'il est à ma connaissance:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure qu'elle augmente en population et en richesses, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion maintes fois exprimée par les représentants du Canada que, étant données les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation prompte d'un service naval canadien...

Je ferai remarquer à la Chambre que le mot "prompte" a été inséré à la demande du premier ministre actuel du Canada. Il ne suffisait pas que la résolution exprimât

simplement le désir d'avoir un service naval canadien. Il fallait qu'il fut créé "promptement" suivant le vœu de l'honorable prepremier ministre actuel.

...en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple caandien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Pour ma part, j'approuve le principe énoncé dans la résolution du parlement adoptée en mars 1909 et je sais que les habitants des Prairies l'approuvent aussi. Le principe de cette résolution était ni plus ni moins que la création d'un service naval canadien, d'une marine construite en Canada, avec des matériaux canadiens et manœuvrée par des Canadiens. C'était le principe en faveur duquel le ministre du Commerce prononçait en mars 1909 un long et éloquent discours dont je veux consigner dans le hansard quelques parties qui sont très instructives. Le ministre du Commerce insistait surtout sur les raisons suivantes contre une politique de contribution. Il disait que l'idée d'offrir une contribution en espèces était mauvaise, que cela ressemblait trop à vouloir engager des mercenaires pour faire notre ouvrage; c'était comme quelqu'un qui voudrait louer les services de son voisin pour protéger sa propre famille, et cette contribution en argent ressemblait aussi trop à un tribut. C'est là, je crois un résumé impartial des raisons invoquées par l'honorable ministre du Commerce contre le principe d'une contribution pour venir en aide à la marine anglaise. Il disait:

La première et la plus grande objection que j'ai à une contribution fixe, est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même. Voilà à mon avis à quoi se résume l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme,

Si c'était une objection à la politique de contribution en 1909, c'en est certainement une également en 1912 ou 1913; cela ressemble trop à louer les services d'un mercenaire pour faire une besogne que nous devrions faire nous-mêmes, cela semble vouloir dire que le Gouvernement canadien cherche à faire porter la responsabilité de la défense navale du Canada sur l'empire, que les honorables membres de la droite nous disent être tellement surchargé et tellmeent taxé qu'il succombe pour ainsi dire sous le fardeau. Il disait aussi:

Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période de temps, le pays aura bénéficié de la protection de la flotte; mais, au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable; vous n'aurez ni préparé le sol ni jeté en terre de semence se manifestant par le développement de nos moyens de défense. Et cependant, un jour ou l'autre, destinés que nous sommes à devenir une nation avec une population sans cesse croissante, il nous faut nécessairement les forces navales pour la défense de nos côtes et de l'intérieur.

Je demanderai au ministre du Commerce pourquoi le Gouvernement ne commence-t-il pas dès aujourd'hui? Lorsque nous aurons envoyé cette contribution en Angleterre, dont celle-ci ne saura que faire, peut-être, et sans nous faire aucun bien à nous-mêmes, nous n'aurons pas de commencement de flotte canadienne, ni déposé aucune semence dans le sol canadien. Le même argument qui valait en 1909 vaut également en 1912-1913. Il disait encore:

En outre, on divorce ici des choses unies par des liens indissolubles, depuis l'aurore même des sociétés humaines—le commerce et la protection du commerce. Après tout, l'idée fondamentale d'une force navale est la protection du commerce national; le commerce, côte à côte avec son protecteur, la force navale protectrice du commerce, se tenant côte à côte avec ce dernier, tous deux se prêtent un mutuel appui et se développent ainsi plus sûrement. Voilà ma pensée: lorsque nous accordons notre concours financier, en versant une somme dont le contrôle nous échappe, alors nous ne sommes plus comptables de ces derniers, et ce qui nous manque, c'est ce vif intérêt porté à la création, au devélopement d'une force navale, pour la défense future de notre propre pays. Nous sommes privés nous-mêmes des principaux avantages résultant de cette dépense, et à l'avenir, nous ne rendrons pas de plus importants services, au point de vue de la défense, à l'empire dont nous faisons partie.

Pourquoi le ministre du Commerce et le premier ministre ne se mettent-ils pas à l'œuvre immédiatement pour donner suite aux déclarations du ministre du Commerce et de tout le Parlement canadien en 1909. et ne commencent-ils pas la construction d'une marine canadienne? Si nous remettons encore pendant dix ans, nous serons dix ans en arrière, et en se basant sur ce que les autres nations ont fait nous pourrions, je crois, d'ici à dix ans avoir une petite marine canadienne suffisante pour protéger les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. L'honorable député de Toronto-nord disait encore:

Voici à mes yeux la question qu'il s'agit de solutionner ici: n'est-ce pas faire acte de prudence que de déposer immédiatement cette semence dans le sol, puis d'en favoriser le développement dans la mesure de nos forces et de nos ressources suivant les circonstances, jusqu'à ce que nous soyons arrivés à ce degré de développement que nous avons atteint en d'autres sens importants, dans notre marche vers le progrès. Bien que j'aie essayé de développer les arguments militant pour ou contre cette méthode, on observera que dans ma pensée j'incline plutôt vers l'adoption d'une autre forme de participation à la défense, plutôt qu'à cette contribution en espèces sonnantes.

Je citerai aussi un court extrait du discours prononcé par le premier ministre actuel, alors chef de l'opposition. Il disait:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure.

Nous voyons donc qu'en 1909 les deux grands partis politiques canadiens s'accordaient au sujet de la politique navale. Les deux principaux membres du cabinet actuel, le premier ministre et le ministre du Commerce, disaient alors qu'ils étaient en faveur d'une marine construite en Canada, avec de l'argent canadien et équipée par nous-mêmes pour protéger nos côtes maritimes. Telle était leur politique en 1909 et en 1910, et je crois, jusqu'au moment où la loi du Service naval a été soumise au Parlement. Pourquoi ont-ils, depuis leur arrivée au pouvoir, changé de politique et de sentiments au sujet de cette grande question? La raison pour laquelle ils ont abandonné leurs opinions en faveur de la construction d'une marine canadienne et proposent aujourd'hui une contribution, c'est la crainte de l'élément nationaliste de Québec. Je veux le prouver en faisant connaître quelques-unes des doctrines prêchées par les nationalistes de Québec pendant l'été et l'automne de 1910. Nous savons tous que l'on a fait une campagne très vive dans la province de Québec contre la marine Laurier, ainsi qu'on l'appelait et contre toute aide navale quelconque à l'empire. Les députés nationalistes qui siègent aujourd'hui dans cette Chambre ont parcouru la province de Québec en disant au peuple que si la politique navale Laurier était mise en vigueur on aurait la circonscription dans notre pays, et ils cherchèrent à tourner le peuple—avec succès dans certaines parties du pays—contre une marine canadienne. Quelques-uns des sentiments exprimés par ces honorables députés sont indignes d'hommes publics canadiens. Des gens de l'Ouest m'ont dit: Est-il bien vrai que ces nationalistes de Québec, qui sont alliés aujourd'hui au Gouvernement conservateur, ce Gouvernement qui se prétend si loyal, ont dit de telles choses dans Québec? Des discours de ce genre exercent une influence très néfaste sur les nouveaux émigrants qui nous arrivent dans l'Ouest du Canada. Ces émigrants nous disent: Est-il possible que dans ce grand pays deux éléments, dont l'un professe un loyalisme excessif envers l'empire et l'autre ne veut rien faire pour l'Angleterre ou pour les Anglais, puissent vivre ensemble dans le même Gouvernement?

Je veux citer quelques parties des discours prononcés par quelques honorables députés de la droite, mais avant cela, j'appelerai l'attention de la Chambre sur une résolution-type, promenée partout dans la province de Québec. Je la trouve dans la "Canadian Annual Review" de 1910, page 188; elle a été, je crois, adoptée la première fois à Saint-Eustache le 10 juillet 1910. Je n'en veux lire que les parties importantes.

La résolution disait que l'on était prêt à défendre les droits de la Couronne et le sol du Canada; elle proclamait les principes du gouvernement responsable et condamnait fortement toute politique nouvelle, dont le résultat serait de nous entraîner dans des guerres éloignées, étrangères au Canada; aussi longtemps du moins que les colonies autonomes de l'empire ne jouiront pas avec la mère patrie, et sur un pied d'égalité, du pouvoir souverain et de l'autorité"; elle condamnait la politique de centralisation et l'apparente unité impériale.

Je me demande ce que ces honorables députés pensent aujourd'hui de la politique navale actuelle qui tend à la centralisation anglaise et à notre ingérence dans la politique étrangère de l'Angleterre. La résolution:

Acclamait comme essentielle au Canada une politique de paix et de développement matériel; elle réclamait le droit de libre discussion et la nécessité de faire décider la question par le peuple; elle disait que la politique navale avait jeté le Canada dans "le gouffre du militarisme", et détourné pour la construction d'engins meurtriers et les préparatifs de guerres sanglantes, des millions "destinés au développement de notre agriculture et de nos voies de transport"; elle censurait M. Borden comme ayant prêché une "politique non moins néfaste" et blâmait le gouvernement pour n'avoir pas soumis au peuple une proposition consacrant le principe du "tribut du sang et de l'impôt militaire".

Telle est la résolution adoptée non pas seulement à cette assemblée de Saint-Eustache mais à plusieurs autres assemblées subséquentes. Cette résolution condamne la politique navale Laurier, politique qui voulait la construction d'une marine canadienne, mais elle condamne aussi la politique de contribution directe avant d'être soumise au peuple. C'est aux députés nationalistes à régler avec leurs électeurs, appuyant comme ils le font maintenant une

politique de contribution, cette question embarrassante.

Après l'adoption de cette résolution plusieurs honorables députés nationalistes ont parcouru la province de Québec prononçant des discours destinés à soulever les passions du peuple de cette province, et je répète que quelques-uns de ces discours, et quelques-unes des résolutions qui ont été adoptées, sont une honte pour le Canada. Même l'orateur-suppléant actuel (M. Blondin) aurait, d'après le "Canadian Annual Review" de 1910, à Saint-Louis de Blandford, le 29 octobre, prononcé les paroles suivantes:

Nous ne devons rien à l'Angleterre. L'Angleterre n'a pas conquis le Canada par amour pour nous ou pour planter la croix, comme l'on fait les Français, mais pour établir ses postes de commerce et faire de l'argent. Les seules libertés que nous possédons nous les avons obtenues de force, et aujourd'hui l'Angleterre essaie à asservir ses colonies comme l'a fait la Rome impériale d'autrefois.

Que devez-vous penser, monsieur l'Orateur, vous le plus loyal d'entre les loyaux, en voyant le Gouvernement, à la première occasion qui lui est offerte accueillir l'honorable député de Champlain et en faire le deuxième représentant du peuple canadien? Que devez-vous penser, monsieur l'Orateur, de ce Gouvernement qui a été élu aux cris de "Pas de commerce avec les Yankees", et "Le Canada pour les Canadiens". Tels étaient les cris que l'on entendait sur tous les tréteaux politiques; d'un bout à l'autre du pays on déployait le drapeau, et cependant, l'un des premiers actes du Gouvernement actuel a été de recevoir à bras ouverts l'homme qui a prononcé les paroles que je viens de citer. On voit aussi que même l'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier) qui occupe un poste très éminent dans le Gouvernement du pays a parlé à peu près de la même façon. La "Canadian Annual Review" de 1910, page 194, dit que "l'Evènement", organe de l'honorable directeur général des Postes, publié dans la ville de Québec, s'exprimait le 26 octobre dans les termes suivants au sujet de l'élection de Drummond et Arthabaska:

L'esprit de parti est tellement enraciné parmi nous qu'il n'est pas impossible que certains anciens vous auraient préféré un candidat bleu. Ils comprennent cependant que la question n'en est pas une de Bleu ou de Rouge, mais c'est une question de liberté, d'autonomie, de protection contre le militarisme. Il y a deux ans tout le monde était d'accord sur ce point—pas d'impérialisme. Sir Wilfrid lui-même dirigeait, ou au moins parassait diriger l'opposition au militarisme. Il nous a trahis, mais la masse du peuple est restée fidèle aux principes d'autonomie et hostile à l'impérialisme.

Le 24 octobre 1910 le même journal disait:

Tout doucement, comme M. Chamberlain l'a dit, nous avons été amenés—merci à la faiblesse et à la duplicité de Laurier—à dépenser $15,000,000. Dans deux ans d'ici on nous en demandera $20,000,000. Une fois partis, on nous fera payer. Nous serons dans le bourbier jusqu'au cou.

Tels sont les écrits publiés par le journal possédé et inspiré par l'honorable directeur général des Postes, je crois. Je citerai aussi les déclarations de l'honorable secrétaire d'Etat (M. Coderre), qui s'est déclaré opposé à toute dépense pour une marine canadienne et aussi à toute contribution.

M. EDWARDS: Que dites-vous des exreprésentants de Huron-sud et de Nicolet?

M. MARTIN: L'honorable député a pris la parole une fois, et je ne pense pas qu'il prenne la place d'aucun autre député de son parti et fasse un deuxième discours. Qu'il laisse à ses collègues la chance de parler à leur tour. Que dire de l'attitude du ministère au moment de sa formation? Sans contredit, les ministres les plus influents étaient en faveur de la constitution d'un service naval canadien. Dans la province de Québec, l'aile nationaliste ne voulait pas de marine, ne voulait pas davantage de contribution. L'aile impérialiste du ministère aurait voulu que les nationalistes répudiassent leurs déclarations antérieures, mais comme ceux-ci refusaient de le faire, les impérialistes virent qu'il leur faudrait mettre un peu d'eau dans leur vin. Sacrifions la marine canadienne, dirent-ils, les nationalistes de leur côté rabattront quelque peu de leurs prétentions, nous transigerons sur la question d'une contribution, et dès lors nous serons tous sur le même pied, puisque nous aurons de part et d'autre fait des sacrifices. Tout cela n'est que pur opportunisme politique, stratagème destiné à masquer les tergiversations du ministère. L'effet a été de déterminer la sortie d'un ministre influent, et je regrette qu'il ne soit pas venu expliquer toute l'affaire à la Chambre. Je suis persuadé qu'il nous aurait vivement intéressés et nous aurait révélé de curieux incidents. Un seul des membres de cette aile du parti conservateur québecquois est resté fidèle à ses convictions. Il a remis son portefeuille plutôt que d'approuver le projet d'une contribution. Il s'est déclaré défavorable à cette mesure, et a écrit au premier ministre qu'il la juge inconstitutionnelle et qu'il préfère s'en tenir à ses déclarations de principes de 1909, 1910 et 1911. C'est un soufflet politique pour tous les députés nationalistes en cette Chambre.

A la lecture d'un discours du très honorable premier ministre à l'appui de ce projet de contribution, je vois qu'il a eu le bon goût de ne pas trop se réclamer d'informations secrètes dont il aurait eu le bénéfice.

Il n'a guère fait de fond sur des renseignements de cette nature; il a laissé cela au ministre du Commerce (M. Foster). On reconnaîtra sans peine, je pense, qu'un simple député, en justice pour lui-même et ses commettants, ne saurait tenir compte, en formant son opinion sur ce sujet, que des renseignements communiqués à la Chambre. Dès lors, je ne puis me guider sur autre chose que la note de l'amirauté, et cette note, je le déclare, ne révèle aucune nécessité, aucune crise, aucun péril.

Le discours du premier ministre n'insiste guère sur les informations d'une nature confidentielle qu'on a pu lui communiquer, mais deux semaines après, le ministre du Commerce ayant pris la parole à la veille des vacances de Noël, sonna le cri d'alarme, dans le but évidemment de donner à penser aux Canadiens, durant les vacances, que la suprématie maritime de l'empire britannique était gravement compromise. Voici en quels termes le premier ministre s'est exprimé, lors du dépôt de son projet de contribution, en cette Chambre, à l'égard des renseignements qu'il avait en mains (p. 700 du hansard, v. a.):

Nécessairement ces informations sont en partie d'une nature confidentielle, et ne sauraient être rendues publiques; mais une importante partie en sera communiquée à la Chambre dans un document que je déposerai sur le bureau cet après-midi.

Ainsi le premier ministre nous déclare que l'importante partie des informations qu'il a en mains se trouve contenue dans la note de l'amirauté, et cette note ne parle nullement d'un besoin quelconque de contribution en argent. L'amirauté n'a pas dit qu'elle avait besoin de navires ou d'argent; elle se borne à faire connaître la situation telle qu'elle est, et fait observer que la Grande-Bretagne a retiré ses navires des stations lointaines, laissant ces possessions exposées à l'attaque. Mais lorsque ce fut au tour du ministre du Commerce de prendre la parole, il s'exprima ainsi (hansard, p. 1416, v. a.):

Le premier ministre n'a pu vous en dire davantage, car il ne nous est pas permis de le faire; mais que personne ne se figure que les renseignements contenus dans la note des lords de l'amirauté, note préparée en vue de la publication, soient les seuls renseignements, ou même la partie la plus importante des renseignements obtenus.

Le ministre du Commerce contredit donc nettement le premier ministre. Celui-ci nous déclare que la partie importante des renseignements en sa possession se trouve contenue dans la note de l'amirauté, et le ministre du Commerce, de son côté, affirme que la partie la plus importante des informations obtenues par le premier ministre, des ministres anglais, ne se trouve pas dans cette note. On se rend compte facilement que, au cours de consultations entre les ministres canadiens et les ministres anglais, des renseignements soient fournis qui ne sont pas pour publication, mais le premier ministre en personne nous déclare que la partie importante de informations reçues a été communiquée à la Chambre. Nous avons au Canada nombre de membres du Conseil privé, et aucun ne s'est exprimé de manière à nous donner à penser qu'il avait été fourni des informations confidentielles, autres que celles qui nous ont été présentées. Puis, prenons les déclarations de Winston Churchill, M. Acquith et autres hommes d'Etat anglais au parlement impérial; aucun esprit judicieux ne saurait en conclure qu'il y a péril en la demeure. On ne peut raisonnablement faire de la note de l'amirauté une autre interprétation que celle-ci: le gouvernement anglais aimerait voir le Canada et ses possessions éloignées établir de petites marines pour leur propre compte, en vue de protéger leur commerce et leurs côtes, et si la Grande-Bretagne avait besoin de leur aide en temps de guerre, ces flottes seraient là pour lui prêter main-forte. Le premier ministre et quelques-uns de ses collègues se sont rendus en Angleterre l'an dernier pour y obtenir un programme naval, ou plutôt pour obtenir de l'amirauté anglaise une déclaration de ce que nous devrions faire au Canada pour le service naval. On fait erreur, en effet, en affirmant qu'ils se sont rendus en Angleterre pour obtenir un programme naval, car ce programme était d'avance tout prêt et rédigé avant leur départ du Canada: il consistait à offrir une contribution. En réalité ils ont visité l'Angleterre en vue d'engager l'amirauté anglaise à leur mettre en main une déclaration qui les sortît d'embarras auprès de leurs administrés. Le premier ministre a déclaré publiquement en Angleterre que jamais le Canada ne construirait de marine pour son propre compte, ni n'adopterait de programme naval permanent tant que le Dominion n'aurait pas voix dans les conseils de l'empire. Sans doute, il se trouve beaucoup de Canadiens qui tiennent à être consultés à l'égard des affaires de l'empire; mais, en ce qui me concerne, je ne suis pas de cet avis. Je crois que le Dominion aurait tort d'intervenir dans la politique étrangère de la Grande-Bretagne. Celle-ci s'est montrée par le passé parfaitement capable de régler sa politique étrangère, pourquoi dès lors nous en mêlerions-nous? Quoi qu'il en soit, une fois le premier ministre du Canada rendu à Londres, il demande à l'amirauté ce qu'il pourrait faire pour lui être utile dans la présente occurence. Nous n'inaugurerons pas un programme naval permanent pour la marine, tant que nous n'aurons pas voix au chapitre dans les affaires impériales; dans ces conditions, que pouvons-nous faire pour vous sur-le-champ? Et bien entendu, il était impossible pour l'amiranté de répondre rien autre chose que ceci: puisqu'il en est ainsi, vous pouvez nous donner des navires ou de l'argent. Il n'est nullement

douteux pour moi que, si les ministres anglais avaient été en mesure de donner un avis indépendant aux ministres canadiens, sans avoir à tenir compte des restrictions qui leur étaient imposées, ils auraient exprimé exactement les mêmes vues que lors des conférences impériales de 1907 et 1911: construisez vos propres flottes dans vos possessions d'outre-mer, voyez à la protection de vos propres côtes, sauvegardez votre propre commerce, et si la Grande-Bretagne est un jour menacée, vous serez prêts à voler à son secours. A l'appui de ma prétention, je me permettrai de citer le passage suivant de la note de l'amirauté:

1. Le premier ministre du Canada a demandé au gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise de l'amirauté, de préparer un exposé des besoins présents et prochains de la défense navale de l'empire pour être présenté au Parlement du Canada si les ministres canadiens le jugent à propos.

Puis le paragraphe 10 de la note est ainsi conçu:

Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait le plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide prévoie la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Naturellement, dans ces conditions, tout ce que pouvait faire l'amirauté anglaise, c'était de demander au Canada des navires ou de l'argent. En tout cas, la note établit clairement que d'ici à l'année 1920, en conséquence des mesures prises par le parlement anglais pour la construction de navires et la conservation de la marine anglaise, il n'y a nullement lieu de s'alarmer. Nous avons ce passage de la note de l'amirauté qui montre que la "marge de sécurité" en 1915, sera certainement très ample:

Il y a lieu maintenant de prévoir quelle sera la situation en 1915.

Eaux anglaises.

Au printemps de l'année 1915—

La Grande-Bretagne aura 25 navires de guerre du type dreadnought et 2 du type Lord-Nelson.

L'Allemagne aura 17 navires de guerre du type dreadnought.

La Grande-Bretagne aura 6 croiseurs de combat.

L'Allemagne aura 6 croiseurs de combat.

Puis la note reprend:

Cette marge maintenue en ce qui regarde les nouveaux navires est sage et modérée. Elle ne pêche pas par l'excès de prudence. Si elle est suffisante pour le moment, c'est que la Grande-Bretagne a une grande supériorité sous le rapport des navires de guerre, et sourtout des croiseurs cuirassés de l'époque antérieure à l'apparition des dreadnoughts.

Sa supériorité de ce fait va constamment diminuer d'année en année, d'une manière absolue, au fur et à mesure que les navires actuels deviendront plus anciens, et d'une manière relative, à cause de la plus grande puissance des navires de construction récente. Ce changement s'opérera avec plus de rapidité si l'Allemagne augmente ou presse ses constructions nouvelles. Au fur et à mesure que la chose se fera, l'empire britannique devra faire des efforts de plus en plus considérables.

Il n'y a aucun indice de péril imminent dans cette déclaration. Un autre passage de cette note est dans les termes suivants:

L'amirauté est sûre que le gouvernement de Sa Majesté n'hésitera point à demander à la Chambre des communes les fonds que les circonstances de chaque année peuvent requérir. Mais l'aide que le Canada est à même de fournir à l'heure actuelle ne saurait s'exprimer simplement en navires et en argent. Tout acte du Canada tendant à accroître la force et la mobilité de la marine impériale et à augmenter du coup le surcroît d'effectif qui assure notre sécurité commune, serait partout reconnu comme un indice très significatif de la solidarité de l'empire et de l'intention, à nouveau exprimée, des colonies autonomes de faire leur part pour le maintien de son intégrité.

Le passage ci-dessus me paraît être le plus important de la note. Il a trait à l'avance qu'il importe que nous ayons sur les autres nations en vue d'assurer notre sécurité commune. Personne n'ignore que ces années dernières, en vue d'augmenter cette "marge de sécurité commune" dans la mer du Nord, les navires anglais ont été rappelés des autres parties des possessions anglaises. Etant donnés cet état de choses, et la déclaration faite par Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, suivant laquelle le développement de la marine anglaise dans le cours de la prochaine période décennale consistera dans l'établissement de flottes dans les diverses parties de l'empire je suis d'avis que le devoir qui s'impose au Canada est de s'appliquer à la création d'une marine canadienne. Protégeons notre commerce, notre blé et nos produits alimentaires au cours de la traversée du Canada en Grande-Bretagne. Construisons une unité navale, si c'est nécessaire, et mettons-la sur l'océan Pacifique. Je ne puis comprendre comment un honorable représentant de la Colombie-Anglaise, désireux d'exprimer les vues de ses commettants et de remplir son devoir envers eux, donne son appui à un projet de contribution au lieu d'adhérer au programme de construction de navires destinés à protéger le littoral canadien contre le péril jaune dont nous avons tellement entendu parler. Un seul représentant de la Colombie-Anglaise a abordé cette question jusqu'ici, et à mon avis, il ne l'a pas traitée très à fond; mais sans doute d'autres représentants de cette province se feront entendre plus tard. Est-ce que l'envoi de 35 millions en Grande-Bretagne va assurer la protection du littoral de la Colombie-Anglaise? N'est-ce pas folie

de la part du peuple canadien d'envoyer 35 millions en Grande-Bretagne pour construire trois navires, qui n'auront pas d'équipages, et en tout cas, ne seront une protection, ni pour la côte du Pacifique, ni pour celle de l'Atlantique laissées à la merci des croiseurs rapides de nations étrangères. Presque tous les hommes d'Etat en vue de la métropole nous disent que le péril n'existe pas pour le moment. Trois ou quatre brochures relatives à cette question ont été adressées de la Grande-Bretagne à des membres de notre Parlement. Toutes ces expressions d'opinions donnent raison de croire qu'il n'y a nullement lieu de s'alarmer sur le compte de la Grande-Bretagne; le gouvernement anglais a pris d'amples mesures pour la protection du pays d'ici à quelques années. Je me propose de consigner quelques-unes de ces déclarations dans le compte rendu des débats. A la Chambre des communes, le 10 juillet 1912, sir Edward Grey, secrétaire d'état pour les affaires étrangères, discutant les relations de l'empire britannique avec l'étranger, et particulièrement avec l'Allemagne, prononça les paroles suivantes:

Nos relations avec le cabinet allemand sont pour l'heure excellentes. Sur toutes les questions d'intérêt mutuel, nous agissons avec la plus entière franchise l'un envers l'autre et, s'il se présente quelque question relative, par exemple, à nos intérêts respectifs dans l'Afrique du Sud, ou encore, qui sait, au chemin de fer de Bagdad, les deux gouvernements sont, je crois, convaincus que leurs intérêts réciproques peuvent parfaitement se concilier.

Le 25 juillet, M. Asquith, traitant à la Chambre des communes le sujet de la défense impériale, fit la déclaration suivante:

Nos relations avec l'empire allemand sont à l'heure présente, je suis heureux de pouvoir le dire, et je crois être certain qu'elles continueront d'être, des relations d'amitié et de bon vouloir. Mon noble ami lord Haldane, le lord chancelier actuel, a fait une visite à Berlin dans les premiers jours de l'année. Il a eu là des conversations et un échange de vues qui se sont continués depuis, toujours marqués au coin de la plus parfaite franchise et de l'amitié la plus sincère tant d'un côté que de l'autre. De plus, je suis heureux de dire que nous avons en ce moment l'avantage de posséder au milieu de nous, en la personne de l'ambassadeur d'Allemagne, un diplomate très distingué, qui s'inspire à notre égard des mêmes sentiments.

M. Bonar Law, leader de l'opposition, à cette même date, s'exprimait comme il suit à la Chambre des communes d'Angleterre:

Je suis bien convaincu qui si notre pays croyait vraiment à l'existence du péril, il ne reculerait devant aucun sacrifice possible que lui demanderait le gouvernement; mais en dépit de tout ce qu'on a dit, le pays, la Chambre des communes, aucun d'entre nous croit-il réellement qu'il y a bel et bien péril en la demeure? J'avoue que j'ai moi-même la plus grande difficulté à le croire. (Applaudissements du côté ministériel): j'en fais l'aveu.

A l'égard de la question des relations avec l'Allemagne, étant données les déclarations émanant des leaders des deux partis à la Chambre des communes d'Angleterre, je pense pouvoir affirmer que nous sommes en bonne intelligence avec ce pays. Le 2 juillet, lord Crewe s'exprimait ainsi:

En ce qui regarde notre situation actuelle dans une partie quelconque du monde, nous ne craignons pas de déclarer que nous considérons la sécurité du pays parfaitement assurée.

Il dit encore:

A la date du 31 mars de la présente année, nous voyons qu'il se trouve à notre disposition seize navires de guerre et croiseurs de combat du type dreadnought, contre quinze qui sont en eaux européennes, la propriété de toutes les autres puissances réunies. L'année prochaine nous aurons vingt-quatre navires de ce type contre vingt-et-un qui seront la propriété de toutes autres puissances maritimes de l'Europe. Cet écart représente un progrès sensible sur l'ancienne règle qui voulait que nous eussions assez de navires pour tenir tête aux flottes réunies des deux puissances les plus redoutables.

Le comte Brassey, qui est reconnu en Angleterre comme faisant autorité sur les questions de marine, s'est exprimé comme il suit:

N'omettons pas les croiseurs. Pour tous les types, et surtout les plus redoutables, notre supériorité est écrasante. La flotte allemande du nord n'a pas de navires qu'elles puisse opposer à nos croiseurs cuirassés..... Si nous ne cessons de construire des navires, les alarmistes seront contraints de se taire, et nos relations internationales y gagneront.

Le 23 juillet 1912, M. Asquith faisait la déclaration suivante:

Je condamne tout ce qui est de la nature d'une panique ou d'un épouvantail. A mon avis il n'y a rien qui le justifie; mais il est de la plus grande importance que nous voyions clairement ce qui va probablement arriver, et que nous nous mettions en temps opportun dans les conditions voulues pour remplir notre devoir. Il n'y a jamais eu un seul instant,—et c'est encore la situation où nous sommes aujourd'hui,—où nos forces navales n'aient été infiniment supérieures à celles de toute coalition le moindrement probable. Mais je suis entièrement d'accord avec les vues qu'on a exprimées: il nous faut maintenir les choses dans l'état où elles sont, sans n'y rien diminuer.

Vers le même temps, dans la Chambre des communes d'Angleterre, l'honorable Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, s'exprimait ainsi:

On me permettra peut-être de dire au comité quelles sont nos prévisions en matière de construction de dreadnoughts. Nous comptons dans le dernier trimestre de 1913 avoir dix-huit cuirassés d'escadre du type dreadnought, alors que l'Allemagne en aura treize. Dans le dernier trimestre de 1914, nous en aurons

vingt-quatre et l'Allemagne en aura seize, d'après nos calculs.

Dans le dernier trimestre de 1915, nous en aurons vingt-sept et l'Allemagne dix-sept. Je ne dis rien des croiseurs. Je ne compte pas les deux lord-nelsons, bien que les navires de ce type soient classés comme dreadnoughts par les Français, et soient assurément des navires d'une grande efficacité et d'une grande puissance. La Chambre verra, à l'examen de ces chiffres (qui ne tiennent pas compte des croiseurs, mais seulement des cuirassés d'escadre), qu'il y aurait lieu de compléter par nombre d'autres observations la constatation d'un écart en notre faveur de quatre cuirassés seulement, dans la mer du Nord.

Un peu plus loin, il ajoute:

Dans le quatrième trimestre de 1913, nous aurons huit croiseurs de combat contre l'Allemagne quatre. Dans le quatrième trimestre de 1914, nous en aurons neuf contre l'Allemagne cinq; et dans le quatrième trimestre de 1915, nous en aurons dix, contre l'Allemagne six, et ce sont là les chiffres totaux.

Puis, en ce qui regarde la dépense, il déclara que le Gouvernement avait bien pris ses mesures et demandait tous les crédits nécessaires pour assurer la suprématie de la flotte anglaise. Voici ses paroles:

Nous dépensons 45 millions sterling cette année. Est-ce donc rien? Nous dépenserons davantage l'année prochaine. Est-ce rien encore? Nous portons le personnel de la marine de 133,850 qu'il était le 31 mars 1912, à 141,150 qu'il sera, nous l'espérons, le 31 mars 1913. Puis nous nous proposons de porter ce nombre à 146,000 à la fin de 1914, nouvelle augmentation de 5,000, et il y aura plus tard de nouvelles augmentation. Nous sommes à créer une réserve sur-le-champ; elle a déjà atteint le chiffre de 2,000 hommes, et nous espérons que l'année prochaine, elle ateindra 5,000 afin de pouvoir recruter les équipages de ces nouvelles escadres.

Je ne retiendrai pas la Chambre avec plus de citations de cette nature. Mais je suis d'avis que, considérant les déclarations d'hommes d'Etat de la Grande-Bretagne qui sont au courant de la situation là-bas, nous aurions tort en cette Chambre et en ce pays de prendre au sérieux ceux qui cherchent à nous alarmer en affirmant que la suprématie maritime de la Grande-Bretagne est compromise, menacée. J'ai les meilleures raisons de croire que la note de l'amirauté ne parle nullement de péril. Le 18 mars 1912, M. Winston Churchill, parlant à la chambre des communes, déclarait que le programme du gouvernement était de maintenir un effectif de 60 p. 100 plus élevé que celui d'aucune autre nation. Jusqu'il y a deux ans, à peu près, la Grande-Bretagne avait pour règle de maintenir ce qu'on appelait le double effectif, c'est-à-dire l'équivalent de l'effectif de deux nations, en d'autres termes, de se pourvoir de navires assez rapidement pour toujours avoir plus de navires, plus de puissance que toute coalition possible de deux nations contre elle. On a changé cela, je pense, et la règle est aujourd'hui de maintenir un effectif supérieur de 60 p. 100 à celui du principal concurrent, lequel est peut-être l'empire d'Allemagne. Puis M. Churchill ajoute: "Aujourd'hui, la Grande-Bretagne a vingt-deux dreadnoughts contre l'Allemagne treize, un écart en notre faveur de 69·2 p. 100. Je constate que des personnes bien au courant des affaires navales prennent parfois pour base de comparaison des flottes, non pas le nombre des navires, mais leur jauge totale. Si nous faisons la comparaison d'après cette donnée, nous verrons que le tonnage total des vingt-deux dreadnoughts de la Grande-Bretagne est de 446,950, tandis que celui des treize dreadnoughts de l'Allemagne est de 276,760, écart de 61·5 p. 100 en faveur de la Grande-Bretagne. Voilà ce qui est légèrement supérieur à ce qui est montré par le nombre des navires. Mais si la flotte anglaise se compose de navires moins grands, apparemment elle est pourvue de meilleurs canons. Le "Kaiser" et le "Frederich der Grosse" sont deux cuirassés allemands d'un plus fort tonnage qu'aucun de ceux complétés jusqu'ici pour la marine anglaise, car, tandis que leur tonnage est de 24,110 tonnes, celui du "King George V" est seulement de 23,600 tonnes. D'autre part la bordée du "Kaiser" et de l'autre grand cuirassé allemand n'est que de 9,310 livres, tandis que celle du "King George V" n'est pas moins de 14,000 livres. De sorte que si l'Allemagne possède des navires d'un plus fort tonnage que les nôtres, la bordée de nos cuirassés est très supérieure à celle des dreadnoughts allemands. Apparemment, la Grande-Bretagne a pu munir ses navires d'engins de destruction plus puissants que l'Allemagne n'a pu le faire. Et apparemment la Grande-Bretagne a toujours eu cette supériorité, comme le fait voir le tableau suivant:

	Bordée.	
	Grande-Bretagne.	Allemagne.
1906-7	6,800 liv.	6,080 liv.
1907-8	6,800 "	6,080 "
1908-9	8,500 "	7,848 "
1909-10	12,500 "	9,810 "
1910-11	14,000 "	9,810 "

Les vingt-deux dreadnoughts anglais dont la construction est terminée ont une bordée totale de 191,100 livres, contre 96,612 des treize dreadnoughts allemands, écart en faveur de la Grande-Bretagne de 97·7 p. 100, presque du double. La bordée moyenne des dreadnoughts allemands dont la construction est terminée est de 7,432 livres, tandis que la bordée moyenne des dreadnoughts anglais est de 8,686 livres, écart de 16·3 p. 100 par navire. Résumons ces indications comparatives dans le tableau suivant:

M. MARTIN (Régina).

Puissance comparée des dreadnoughts anglais et allemands au commencement de 1913.

	Grande-Bretagne.	Allemagne.	Supériorité des Anglais. p. 100.
Navires complétés..	22	13	69·2
Tonnage..	446,950	276,760	61·5
Bordée—			
Canons..	192	112	71·4
	liv.	liv.	
Poids de projectile..	191,100	96,612	97·7
Bordée moyenne par navire..	8,696	7,432	16·3
Bordée moyenne par mille tonneaux..	427·5	348·8	22·6

Nous voyons que, si la Grande-Bretagne a 160 dreadnoughts contre 100 de l'Allemagne, ce qui lui assure de ce chef une supériorité de 60 p. 100, les navires anglais ont un total de bordée de 1,391,360 livres contre 743,200 des navires allemands, soit une supériorité de ce chef pour la Grande-Bretagne de 87·2 p. 100 de puissance effective. Et certains experts en matière de puissance maritime estiment que la supériorité de la marine anglaise sur la marine allemande doit se mesurer d'après ces chiffres.

Je ne m'attarderai pas bien longtemps à examiner les discours prononcés par ces honorables députés de la droite. Toutefois, en vue de tirer mes propres conclusions je dirai encore un mot du discours prononcé par le premier ministre lors du dépôt du projet de résolution, ainsi que par le ministre des Postes et le ministre du Commerce. A la lecture attentive du discours du premier ministre, j'ai constaté qu'il ne s'y trouvait rien pour nous donner à penser qu'il sera formulé un programme naval permanent, du moins en ce qui regarde la construction d'une flotte canadienne. La seule conclusion qu'on en puisse tirer c'est que ces honorables députés de la droite songent à établir un régime de contributions périodiques. Et il ne serait que juste envers le peuple canadien et les membres de la députation de leur dire quel sera ce programme, avant que nous soyons appelés à voter le présent projet de contribution. Comme le déclarait l'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald), en matière de politique navale, tout gouvernement n'a l'alternative que de deux solutions. La première c'est la construction d'une flotte canadienne, déjà à deux ou trois reprises approuvée à l'unanimité par la Chambre, préalablement au dépôt du présent projet de résolution. L'autre, c'est un régime de contributions. Que le premier ministre y réfléchisse aussi longtemps qu'il voudra, il n'y a pas à en sortir. Ces honorables députés de la droite déclarent qu'ils vont y réfléchir. D'autre part, l'honorable représentant de Brantford, que je ne vois pas à son siège en ce moment, député très attaché au ministère et consulté par lui sur les questions importantes, a eu son mot à dire à cet égard. Tout son discours me donne raison de penser qu'il est en faveur d'un régime de contributions. Je ne me figure pas que l'honorable représentant de Brantford soit assez étourdi pour parler comme il l'a fait en cette enceinte, sans avoir au préalable consulté son leader. Si je comprends bien la portée des paroles de l'honorable député de Perth-nord, elles veulent dire ceci: A quoi bon une marine canadienne quand la Grande-Bretagne a la suprématie des mers? Et c'est à la même conclusion, sans doute, qu'est arrivé l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro). Les déclarations émanant des représentants de la province d'Ontario en cette Chambre ne me permettent pas de tirer d'autre conclusion que celle-ci: le programme naval définitif du parti au pouvoir, c'est l'établissement d'un régime de contributions périodiques. Cette première subvention de 35 millions n'est destinée qu'à en donner l'avant-goût au peuple canadien; plus tard, on lui en administrera une seconde dose. Rien dans le discours du premier ministre, sauf peut-être les extraits qu'il a cités de ses déclarations de 1909 et 1910, ne nous permet de supposer qu'il préconise un programme naval définitif; tout, au contraire, nous porte à croire qu'il est en faveur d'un régime de contributions périodiques. A la page 722 du hansard, je relève la déclaration suivante attribuée au premier ministre:

> Il est certaines propositions que je me contente d'indiquer en passant; entre autres, on voudrait créer une grande organisation navale au Canada. A mon humble avis, il faudrait un quart de siècle ou même un demi-siècle pour créer ici une marine militaire, d'une certaine valeur.

Cela ne vient-il pas à l'appui de ma prétention, que le seul programme permanent du ministère, s'il en a un, c'est l'établissement d'un régime de contributions. Si, comme l'affirme le premier ministre, rien qui vaille ne peut être fait à cet égard dans notre pays, en moins d'un quart de siècle, ou d'un demi-siècle, n'est-ce pas une raison de plus pour nous engager à nous préoccuper sur-le-champ de la défense de nos côtes et de l'établissement d'un service naval effectif pour le Dominion du Canada? (Lisant):

> Et même elle ne remplacerait que fort imparfaitement, cette magnifique organisation que possède déjà l'empire.

Est-il un seul honorable député qui se figure que, si le Canada se construisait une flotte, elle tiendrait lieu pour nous de la protection assurée par la redoutable marine anglaise?

> Fruit du travail de plusieurs siècles, de recherches minutieuses et d'efforts inlassables. Qu'est-il besoin d'entreprendre cette tâche pé-

rilleuse, cette coûteuse expérience d'une marine militaire réservée spécialement au Canada, alors qu'à de justes conditions, parfaitement compatibles avec notre honneur et notre dignité nationale, il nous est possible de participer, à notre gré à la défense navale, et cela en coopérant avec l'organisation navale de l'empire, et ainsi pleinement bénéficier des effectifs et des ressources à la disposition du Canada?

Je vous le demande, au nom du sens commun, comment l'envoi de 35 millions en Angleterre va-t-il nous mettre à même de tirer parti des réserves d'hommes et d'autre sorte dont nous disposons? Je l'ai déjà dit, tout le discours du premier ministre signifie pour le lecteur ordinaire que le programme définitif du Gouvernement, s'il en a un, c'est l'établissement d'un régime de contributions; et à mon avis, le Gouvernement ne devrait pas méditer davantage sur cette question, mais devrait dire nettement au peuple ce qu'il se propose de faire.

Je m'attaque maintenant au discours de l'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier) qui présente deux caractères saillants: l'épouvantail de la conscription est agité sous les yeux des habitants de la province de Québec; et d'autre part il prétend que l'envoi de 35 millions en Angleterre est pour le peuple canadien la solution la moins coûteuse. Va-t-on dire que cela prépare les voies pour un programme naval permanent, pour l'établissement d'une marine canadienne? Je vois à la page 1147 du hansard que le directeur général des Postes s'est exprimé comme il suit:

Il ressort nettement des déclarations de nos adversaires, qu'ils ne veulent pas de subvention, ce qu'ils veulent c'est l'impôt du sang et plus d'argent pour le recrutement des équipages; c'est la continuation de leur politique des années dernières.

Et à la page 1157:

Le très honorable chef de l'opposition désire-t-il le relèvement des traitements ou est-il en faveur de la conscription? Qu'il sorte donc de ses retranchements. L'honorable député de Rouville (M. Lemieux)— ah! il n'est pas ici Le représentant de Beauce (M. Béland) voterait-il la conscription?

Puis l'honorable directeur général des Postes a exhibé un petit document, très défraîchi, lequel apparemment il avait porté sur lui durant nombre d'années, et avait utilisé dans mainte campagne électorale de la province de Québec. Il exhiba ce bill qui lui était si cher, déclarant l'avoir trouvé dans les archives d'un des départements, et que à sa face même, il portait le nom de M. Préfontaine, aujourd'hui décédé. Ce projet de loi n'a jamais été déposé en cette Chambre, mais le directeur général des Postes a expliqué qu'il établissait un régime de conscription, et qu'on se proposait de lui donner force de loi, mais que, pour quelque raison on avait dû le mettre de côté. Laissez-moi citer les paroles mêmes du directeur général des Postes, page 1133, du hansard:

Nos adversaires se déclarent opposés à la conscription, mais leurs théories manquent de cohésion et leur programme ne tient pas debout.

J'ai par devers moi un document qui pourrait peut-être leur rendre service. On m'a transmis un petit projet de loi qui n'a guère vu le jour, et où je relève ce qui suit

4e Session, 9e législature, Edouard VII, 1904.

Loi constituant la marine militaire.

Ce projet porte le nom de M. Préfontaine, alors titulaire du portefeuille de la Marine et des Pêcheries dans le cabinet de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier). Je vois qu'il y est question de conscription, d'enrôlement, et que quiconque se soustrait à la conscription ou à l'enrôlement est passible de six mois d'emprisonnement.

Ce grand discours du directeur général des Postes présente, comme je l'ai dit, deux traits saillants: d'abord, il agite aux yeux des habitants de la province de Québec l'épouvantail de la conscription, et en second lieu, il affirme que nous ne saurions recruter une marine canadienne sans débourser beaucoup plus que nous ne votons pour la Grande-Bretagne; il est donc plus économique de voter cette subvention de 35 millions que de créer même une petite marine canadienne.

Le discours de l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) peut s'interpréter comme il suit: ce n'est là qu'un commencement; nous aurons un service naval permanent. Il revient là-dessus à maintes reprises Tout le discours avait pour fin de convaincre les habitants de Toronto—où l'on pense avoir le monopole du loyalisme au Canada, bien qu'en cela je craigne fort qu'on ne se trompe du tout au tout—et de convaincre les habitants de l'Ontario que le Gouvernement actuel se propose de faire adopter une mesure pour un service naval permanent, laquelle ferait ensuite le sujet d'un appel au peuple. Cette diversité d'opinions dans les rangs du parti ministériel nous fait prévoir que dans la province de Québec à la prochaine élection, le directeur général des Postes, se fera un mérite auprès de la population de cette province de lui avoir évité la conscription au moyen de cette subvention de 35 millions accordée à la Grande-Bretagne en règlement définitif. Ils adopteront exactement les mêmes tactiques qu'ils ont adoptées en 1911. Que disaient-ils dans l'Ontario en 1911? Laurier est un séparatiste, et pourquoi? Simplement parce que la loi du service naval canadien ne contient pas la disposition que les conservateurs éminents de l'Ontario auraient voulu y insérer, aux termes de laquelle, à chaque guerre dans laquelle la Grande-Bretagne se trouverait engagée, la flotte canadienne par le fait même passerait sous les ordres de la marine anglaise et en deviendrait partie in-

tégrante. Que disions-nous à ce sujet? Exactement ce que je dis aujourd'hui.

Va-t-on nous appeler des séparatistes au Canada, nous qui formons une nation au sein de l'empire anglais, un pays qui se glorifie de jouir de l'autonomie et du self-government, tout en faisant partie de l'empire anglais? Et cela, parce que nous disons qu'il faut avoir confiance dans le Parlement canadien et compter qu'il mettra notre marine au service de la Grande-Bretagne toutes les fois qu'il sera nécessaire? Supposons que la Grande-Bretagne soit en guerre aujourd'hui, prétendez-vous qu'il siège dans la Chambre des communes des hommes en qui le peuple canadien ne placerait pas sa confiance pour l'envoi de troupes ou de navires au secours de la métropole? Or, parce que cette disposition ne fut pas insérée dans la loi, comme des conservateurs éminents de l'Ontario le désiraient, on proclama dans cette province que Laurier était un séparatiste. Au contraire, dans la province de Québec, à propos de ce même bill de la marine, on reprochait à Laurier d'être impérialiste, de vouloir envoyer les jeunes Canadiens pour se battre contre les Chinois et les Japonais, pour se faire éventrer sur les navires de la Grande-Bretagne. Aujourd'hui, nous voyons le directeur général des Postes cherchant à épouvanter les habitants de la province de Québec avec la perspective de la conscription. Nous ne voterons pas plus de 35 millions, dit-il; peut-être devons-nous faire quelque chose en retour de la protection dont nous avons été l'objet; votons donc cette somme, et qu'il n'en soit plus question. Mais dans l'Ontario, à Toronto, on déclare que ce n'est là que le commencement de notre politique navale, qu'on va y penser, y réfléchir pendant trois ans encore, puis soumettre un programme dont tout tory de Toronto sera fier.

A la page 706 du hansard, le premier ministre s'est exprimé en ces termes:

Il y a donc là pour nous un grave sujet d'inquiétude.

Il s'agit de la note de l'amirauté qui a été soumise au Parlement. A la page 707, il déclare:

La véritable pierre de touche de notre conduite c'est l'existence ou la non-existence d'une parfaite sécurité.

Et à la page 709:

S'il faut en croire les renseignements qui ont été fournis à la Chambre, la situation, à mon avis, est assez grave pour nous engager à agir sur-le-champ.

Comment des déclarations de cette nature de la bouche du premier ministre du Canada, à la suite d'un séjour de quelques semaines en Grande-Bretagne peuvent-elles se concilier avec les déclarations de M. Asquith premier ministre de la Grande-Bretagne? M. Asquith déclara:

Il n'y a jamais eu un seul instant,—et c'est encore la situation où nous sommes aujourd'hui,—où nos forces navales n'aient été infiniment supérieures à celles de toute coalition le moindrement probable.

Lequel des deux faut-il croire? Le premier ministre qui a séjourné en Angleterre quelques semaines, en vue de la préparation de son programme naval, ou M. Asquith, premier ministre de la Grande-Bretagne? Je pense que la plupart croiront de préférence M. Asquith qui doit savoir à quoi s'en tenir. Le 22 juillet 1912, M. Winston Churchill prononçait ces paroles à la Chambre des communes:

M. Borden et ses collègues sont aujourd'hui pleinement renseignés, et nous avons discuté avec la plus grande liberté et la plus grande franchise les mesures qu'il y aurait lieu de prendre et la manière de tourner les obstacles qui s'opposent à cette initiative de notre part.

La déclaration du premier ministre du Dominion ne concorde pas avec celles du premier ministre d'Angleterre et du premier lord de l'amirauté. Il est à présumer que M. Borden a reçu les mêmes informations que M. Asquith avait soumises au Parlement, et que la note déposée sur le bureau de notre Chambre des communes est de la même teneur. Or, on n'y voit rien pour justifier une forte subvention sous prétexte d'urgence.

J'ai indiqué en me fondant sur la déclaration de M. Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, quelle avait été la ligne de conduite suivie en Grande-Bretagne ces années dernières. Je vois que la même déclaration a été faite par le premier ministre au moment du dépôt du présent projet de résolution, alors qu'il a indiqué que depuis deux ou trois ans le gouvernement britannique avait pris le parti de rappeler ses navires dans les eaux anglaises, et à cette occasion le premier ministre a fourni des chiffres sur lesquels je vais m'arrêter. En 1902, il se trouvait 55 navires anglais dans la Méditerranée; aujourd'hui on n'en compte que 19. En 1902, 14 navires stationnaient à proximité de l'Amérique du Nord et des Antilles; aujourd'hui on n'en compte que trois. En 1902, trois navires croisaient dans le voisinage de la côte sud-est de l'Afrique; aujourd'hui il n'en reste plus qu'un. En 1902, on comptait 16 navires au cap de Bonne-Espérance, aujourd'hui il n'y en a plus que 3. En 1902, il y avait 8 navires dans les stations du Pacifique, aujourd'hui il n'y en a plus que 2. En 1902, on comptait 42 navires stationnant en Chine, aujourd'hui leur nombre est de 31. En 1902, il se trouvait 12 navires stationnant en Australie, aujourd'hui il ne s'en trouve plus que 8. En 1902, 10 navires stationnaient dans les Indes orientales, aujourd'hui 9 seulement. En somme, en 1902, il se trouvait 166 navires anglais stationnant à l'étranger ou dans les colonies; aujourd'hui il n'y en a plus que 76. Je soumets que la conclusion tirée de ces chiffres par notre premier ministre n'est pas justifiée. Si l'Angleterre a jugé nécessaire de faire revenir ses navires qui étaient

naguère stationnés en diverses colonies, pour les garder dans les eaux anglaises et dans la mer du Nord, dans le but d'assurer amplement cet excédent d'effectif, garantie de sa sécurité, la conclusion à en tirer c'est que nous habitants de possessions éloignées de l'empire, nous devrions commencer par construire de petites marines en vue de protéger nos côtes et notre commerce et de coopérer avec la Grande-Bretagne en temps de péril. Je fonde cette conclusion sur les paroles sorties de la bouche du très honorable Winston Churchill lors d'une réunion de la "Shipwrights Company", en Angleterre, au mois de mai 1912, quelques semaines avant l'entrevue de notre premier ministre et de ses collègues avec l'amirauté et le gouvernement anglais relativement à la politique navale du Dominion.

Voici ce que dit M. Churchill à ces hommes qui, en matière de constructions navales, sont plus éclairés que toute autre organisation au monde:

Aujourd'hui la concentration des flottes britanniques est pour ainsi dire réalisée. La grande revue qui a récemment eu lieu en présence du Roi n'est qu'une des preuves de la qualité du système de concentration que l'Amirauté a dernièrement amené à sa dernière étape, système qui a donné la mesure réelle de sécurité qui en résulte pour le centre et le cœur de l'empire britannique. Mais il y a un aspect de la concentration navale qui appelle l'attention des esprits avertis ici et ailleurs au sein de l'empire britannique. Par le fait même que notre flotte est non seulement concentrée sur le théâtre décisif de la guerre européenne, mais doit y demeurer concentrée, et en un certain sens, attachée à ce théâtre, il s'est créé, depuis quelques années, un besoin nouveau, une nouvelle orientation pour les grands dominions autonomes de la couronne.

Et plus loin:

Aujourd'hui, sans doute, et d'ici à quelques années, nous sommes non seulement en mesure de maintenir une marge suffisante dans les eaux nationales aux endroits décisifs, mais en effectuant des arrangements spéciaux, en faisant une mobilisation partielle, nous pourrions, au besoin, équiper et expédier quatre escadres à l'aide de celles de nos colonies ou dominions d'outre mer dont les intérêts vitaux seraient menacés ou attaqués.

Et voici l'heure favorable, voici la grande occasion qui s'offre aux dominions autonomes, ces jeunes et vigoureuses nations qui se sont développées dans le monde entier à l'ombre du drapeau britannique, grâce à l'aiguillon et à la protection des institutions britanniques, et elles ont déjà commencé à saisir cette occasion, déjà nous avons vu en Australie le développement d'une puissante unité de flotte moderne. La Nouvelle-Zélande a noblement mis un navire au service général de la marine britannique: Et au Canada parmi les adhérents des deux partis politiques et, des deux races, il règne une vive agitation au sujet de ce problème et de la participation des grands dominions aux moyens à adopter pour la protection de ces dominions et de toutes les autres parties de l'empire. Et bientôt, paraît-il, nous allons recevoir des représentants du nouveau gouvernement canadien, venant ici se consulter avec l'amirauté sur l'attitude à adopter pour l'avenir.

Il continue:

Si l'évolution des dix années dernières a abouti à la concentration de la flotte britannique dans les théâtres décisifs, il n'est pas improbable que la principale évolution navale de la prochane période décennale sera le développement de forces navales de haute valeur dans les grands dominions d'outre mer. Nous pourrons alors faire la véritable répartition du travail entre la mère patrie et ses filles afin de conserver la suprématie envers et contre tous aux endroits décisifs, et pour garder et surveiller tout le reste de l'empire britannique.

En présence de pareille déclaration, tombées des lèvres du ministre de la marine en Grande-Bretagne, se faisant sans doute l'interprète du système de l'amirauté à cette époque de donation formulée à un moment où l'on comptait que le premier ministre de ce pays et ses collègues allaient conférer avec l'amirauté et le gouvernement britannique sur la participation du Canada aux affaires navales de l'empire et des dominions d'outre-mer, croirait-on que sept ou huit semaines plus tard, M. Churchill avait changé d'avis au sujet du système qu'il convient d'appliquer aux dominions lointains. Si le premier ministre et ses collègues fussent allés en Grande-Bretagne et eussent consulté l'amirauté britannique sur l'attitude que le Canada devait adopter relativement au maintien de la suprématie navale de l'empire britannique, quelle réponse leur aurait-on donnée, croyez-vous? Précisément celle qui figure au paragraphe que j'ai emprunté au discours prononcé par M. Churchill devant la compagnie de constructeurs de navires, en mai de l'an dernier. On eût répété à notre Gouvernement ce qu'on lui avait déjà déclaré: "Dominions d'outre-mer, construisez vos propres unités de la flotte; vos petites marines militaires; protégez vos propres côtes, votre propre commerce; employez vos propres matériaux et consacrez votre argent à la construction d'une marine canadienne, puis, en temps de guerre, coopérez avec la marine britannique." Le premier ministre se rend en Angleterre avec un programme tout préparé d'avance à l'usage du peuple canadien; puis, de concert avec ses collègues, il déclare à l'amirauté britannique qu'il ne saurait être question de la création d'un système permanent de marine. Il ne restait plus alors à l'amirauté britannique qu'à leur dire d'envoyer leur argent en Angleterre et c'est ce que ces messieurs se proposent de faire.

Les dépenses effectuées par le gouvernement précédent sous l'empire de la loi du

M. MARTIN (Régina).

service naval ont été l'objet de mainte critique.

A l'égard de ces dépenses, voici quelques observations formulées par le ministre du Commerce et de l'Industrie et que j'emprunte au compte rendu des débats:

Sur les entrefaites, nous avons payé un million et un tiers de bons dollars canadiens, à titre de dépense de premier établissement, et $788,000 pour frais d'entretien. Voilà l'argent déboursé; voici le résultat, et vous avez le droit de vous poser la question: combien faudrait-il d'années, sous de telles auspices et en pareilles circonstances, avant que ces deux unités puissent être équipées convenablement et dotées du personnel des marins voulu?

Voilà une critique peu loyale. Quelle était la situation à l'avènement du gouvernement actuel? Le gouvernement précédent avait acheté deux vaisseaux de guerre. Au dire des ministériels, ces navires n'avaient aucune valeur. Devant les auditoires d'Ontario, les orateurs parlaient de la marine de fer-blanc et ajoutaient qu'à leur avènement au pouvoir, ils construiraient une marine qui serait utile au pays. Puisque ces navires ne valaient rien, pourquoi n'en ont-ils pas achetés de meilleurs? La voici la situation actuelle; le gouvernement précédent a dépensé de deux à trois millions de dollars pour l'inauguration d'un service naval au Canada, et le gouvernement actuel a laissé se gaspiller tout cet argent. A son avènement au pouvoir, le gouvernement actuel a fait l'impossible pour faire croire au public que ce service naval ne valait rien.

On a dit, et cela n'a pas été nié, que les nationalistes avaient reçu un engagement par écrit pour le rappel de la loi navale. On a affirmé, sans que personne y ait opposé de démenti, que certains députés ministériels s'étaient engagés par écrit avec M. Bourassa à abroger la loi du service naval canadien, à leur avènement au pouvoir. Au demeurant, abstraction faite de toutes ces affirmations prêtant à discussion, je puis affirmer qu'après son accession au pouvoir, le Gouvernement a fait l'impossible pour détourner notre promesse de s'enrôler dans la marine. Le Gouvernement précédent avait demandé des soumissions pour onze vaisseaux de guerre, et cela en conformité de la résolution adoptée par le Parlement en 1909 et subordonnément à la loi du service naval canadien de 1910. Peu après son avènement au pouvoir, un des premiers gestes du Gouvernement fut de refuser de s'occuper de ces soumissions. Un des esprits dirigeants de l'opposition, et un membre important du cabinet précédent ont affirmé qu'après sa défaite, l'ancien Gouvernement ne voulut pas prendre d'initiative au sujet des soumissions qu'on avait soumises, vu que la question était de nature contentieuse et il décida d'abandonner à ses successeurs le soin de régler l'affaire. Le Gouvernement a fait l'impossible pour jeter du discrédit sur le projet de marine canadienne. Il a laissé gaspiller deux ou trois millions de nos deniers publics et il a détourné notre jeunesse de s'enrôler dans la marine. Comment voulez-vous que de jeunes Canadiens aspirant à la carrière de marins— et de fait, nombre d'entre eux s'enrôlent dans la marine des Etats-Unis— s'inscrivent dans une marine d'existence si précaire qu'ils ignorent si elle durera plus d'un an ou deux? Quant à ce gaspillage de deniers publics, s'il a réellement eu lieu, la responsabilité en retombe sur le Gouvernement. Quant à toutes ces désertions du service, la responsabilité en revient aux ministériels, parce qu'ils n'ont pas voulu encourager les jeunes Canadiens à s'enrôler dans notre marine.

Rien n'indique que le besoin de navires se fasse sentir dans la marine britannique. Au contraire, la conclusion qui semble découler des documents que nous avons sous les yeux c'est que la Grande-Bretagne ne saurait trouver suffisamment d'officiers et d'équipages pour les navires qu'elle construit. Devant la Chambre des communes l'an dernier, M. Winston Churchill affirmait que "cette année, nous construisons un plus grand nombre de vaisseaux" et le jour suivant, devant la chambre des lords, le comte de Selbourne déclarait que "nous devrions construire huit navires". Le lendemain, le 25 juillet, devant la Chambre des communes le premier lord de l'amirauté répondait:

Nous ne saurions construire le nombre supplémentaire de navires demandés par lord Selborne; parce que, si nous le faisions, nous ne saurions trouver les officiers et les équipages voulus, à moins de jeter au rebut des navires qui, aujourd'hui, se prêtent assez bien aux usages auxquels ils sont affectés, et à moins de prendre les équipages et les officiers de ces vaisseaux pour les placer sur ces dreadnoughts supplémentaires.

Voilà dans quelle situation se trouvait la Grande-Bretagne d'après la déclaration faite par M. Churchill, le 25 juillet dernier. Si M. Churchill affirme à bon droit que, cette année, on ne saurait trouver d'équipages pour plus de quatre navires, je le demande, comment pourra-t-on trouver les équipages voulus pour les trois dreadnoughts supplémentaires que nous donnons à la Grande-Bretagne, sans équipage, cette année ou l'an prochain?

On a lancé dans le public certaines affirmations qui nous porteraient à croire que la Grande-Bretagne aurait besoin d'argent. Je ne saurais dire si on a fait pareille affirmation devant cette Chambre, mais d'éminents conservateurs ont affirmé la chose au dehors de cette enceinte. L'automne dernier, j'ai lu quelque part qu'on attribuait à sir Edmund Roblin la paternité de cette assertion que la Grande-Bretagne nous suppliait à genoux de venir à son aide et de

lui prêter notre concours financier. On n'a pas présenté à cette Chambre de preuve de ce fait. Au contraire, quand on examine la situation financières de la Grande-Bretagne on constate que cette situation est excellente. Voici l'état de la situation financière de la Grande-Bretagne pour l'exercice 1911-1912:

Revenu	£185,000,000	
Dépenses	178,545,000	
Excédent	£ 6,540,000	soit $32,725,000
Dette nationale—		
1911	£733,072,609	
1912	718,406,428	
Réduction	£ 14,666,181	soit $73,330,905

La situation financière de la Grande-Bretagne est réellement excellente. Les déclarations formulées par M. Asquith, M. Churchill et autres en pleine Chambre des communes nous porteraient à croire que le Gouvernement a tous les fonds voulus pour faire face aux besoins de la marine militaire, pendant nombre d'années à venir. L'an dernier, devant la Chambre des communes d'Angleterre, Lloyd George a dit:

Jamais encore, sous aucune administration précédente, la dette publique n'avait subi une aussi importante réduction que celle que nous avons effectuée depuis cinq ou six ans.

En présence de pareille déclaration tombée des lèvres du ministre des Finances, les ministériels ont bien mauvaise grâce de clamer partout à la tribune populaire que la Grande-Bretagne nous supplie à genoux de venir à son aide. Aujourd'hui, le peuple canadien est tenu en honneur de créer au pays une petite marine, de se fortifier, de développer ses ressources naturelles, son industrie des transports, ses réseaux de chemin de fer et de canaux, de se protéger sur son double littoral, et de se tenir prêt, comme par le passé, à voler au secours de la mère patrie, à l'heure du péril.

Quant aux conséquences découlant de la décision de cette question pour les populations de l'Ouest canadien, je désire soumettre quelques faits à cette Chambre. Aux quatre provinces de l'Ouest le recensement de 1911 donne droit à cinquante-six ou cinquante-sept députés aux Communes, tandis qu'aujourd'hui elles n'en comptent que trente-cinq. Au dernier recensement, le collège électoral que je représente ici comptait une population de 70,000 âmes, qui, maintenant, par suite des progrès de Régina, s'élève probablement à 80,000. Le député de Red-Deer représente un comté auquel le dernier recensement donne une population de 61,000 âmes; le député de Moosejaw est représentant d'un comté qui comptait 87,000 de population au dernier recensement; le collège électorale d'Assiniboïa avait une population de 42,000 âmes au dernier recensement; celui d'Edmonton, 67,000.

M. l'ORATEUR: L'honorable député voudrait-il nous dire en quoi ces dernières observations se rattachent à la question en discussion?

M. MARTIN: La thèse que je cherche à démontrer c'est qu'il ne faut pas adopter cette mesure, avant qu'on ait donné à l'Ouest canadien la représentation à laquelle il a droit aux Communes. Si cette thèse ne se rattache pas au débat, alors il n'y a plus d'argument qui vaille. La proposition à l'étude constitue une nouvelle orientation s'écartant de la pratique constitutionnelle en vogue jusqu'ici, et bien que je représente ici un collège électoral comptant une population d'un chiffre assez élevé pour qu'on y taille trois ou quatre comtés ordinaires de l'Ontario, mes électeurs n'ont droit qu'au seul et unique suffrage de leur député sur cette mesure. Je le répète, cette proposition est une innovation qui s'écarte du respect dû à l'usage constitutionnel. Jamais encore elle n'est venue en discussion devant le corps électoral, et avant de lui donner la sanction législative, il faudrait, au préalable, faire le remaniement de la carte politique du pays. Quant à savoir si cette participation financière au budget de la marine impériale respecte bien la constitution, c'est là une question sur laquelle je ne saurais me prononcer; mais je me borne à donner ici le texte de la constitution laissant à mes collègues le soin de l'interpréter à leur gré. L'article 91 de la loi de l'Amérique septentrionale britannique, statue sur les divers pouvoirs que peut exercer le Parlement canadien, pouvoirs se rattachant, entre autres, à la milice, au service militaire et naval et à la défense. Nul député ne saurait prétendre qu'il s'agisse de la défense de la Grande-Bretagne; il est évidemment question de la défense du Canada. Au surplus, sur cette question de savoir si la proposition à l'étude respecte, oui ou non, la constitution, je citerai l'opinion d'un des esprits dirigeants du parti conservateur; j'ai nommé le ministre même de la Justice, (M. Doherty). Au cours de ses observations sur le bill du service naval, il a dit:

Ce que je tiens à mettre ici en pleine lumière, c'est que, au point de vue légal ou constitutionnel, le texte de la constitution n'impose nullement au Canada l'obligation de prêter son concours aux forces navales de l'empire, et pareille condition se perpétuera, tant que le Royaume-Uni seul aura exclusivement la direction des affaires extérieures de l'empire.

Voilà l'opinion du ministre de la Justice, la plus haute autorité du pays en pareille

matière. Je citerai encore l'opinion exprimée par une haute autorité, l'ancien ministre des Travaux publics (M. Monk), jurisconsulte éminent en matière de droit constitutionnel et titulaire de cette chaire à l'université Laval. Disons en passant que, lorsqu'il remit son portefeuille, il fut parmi les ministres, le seul membre du groupe nationaliste qui eut le courage de ses convictions. Voici ce qu'il écrivit au premier ministre:

Je regrette de ne pouvoir donner mon adhésion à la décision prise hier même par le cabinet, tendant à mettre à la disposition du gouvernement britannique pour les besoins de la marine une contribution de $35,000,000 et cela avec la sanction du Parlement, mais sans mettre le peuple canadien en mesure de dire s'il approuve cette importante démarche, avant qu'elle soit prise. Pareille adhésion serait en contradiction avec mes promesses, et la mesure législative proposée est de gravité suffisante pour m'autoriser à persister dans mon attitude. Cette mesure législative va au-delà du ressort de la loi constitutionnelle de 1867.

J'ai bien mes propres vues sur cette question; mais je m'incline volontiers devant le jugement éclairé d'aussi hautes autorités en droit constitutionel que le ministre de la Justice et l'ancien ministre des Travaux publics.

Monsieur l'Orateur, à mon sens, avant que cette Chambre soit appelée à exprimer ses suffrages sur cette question, il faudrait qu'elle fût soumise au corps électoral, soit par un referendum, soit au moyen d'une grande consultation populaire. Peu importe le mode choisi. Si on la soumet au peuple au moyen d'un referendum, alors il faudrait législativement décréter que toutes les catégories d'opinions au Canada seront en lieu de se prononcer à cet égard, et ce but, on pourrait l'atteindre, en soumettant tout simplement au peuple les trois questions suivantes: êtes-vous partisan d'une contribution? Etes-vous partisan d'une marine canadienne? Etes-vous partisan du *statu quo*? En soumettant au peuple ces trois questions, on obtiendrait une pleine et entière expression d'opinion. Je le répète, comme il s'agit d'une nouvelle orientation inconnue jusqu'ici dans la pratique constitutionnelle, il importe que le peuple ait voix au chapitre sur cette mesure, avant qu'elle reçoive la sanction législative.

Le peuple canadien, au dire des ministériels est dans l'impuissance de construire une marine. Habitant des prairies, je l'avoue, je ne suis guère éclairé en matière de marines militaires ou de constructions navales; seulement, je sais que nos populations de l'Ouest de toute extraction, Anglais, Irlandais, Allemands, Ecossais, et abstraction faite de toute opinion politique sont partisans d'un service naval canadien. Personne ici, à coup sûr, n'ajoute foi à ce qu'on dit de l'impuissance du Canada de construire des vaisseaux de guerre. Sans doute, la création d'une marine n'est pas l'affaire de deux ou trois ans; mais éclairés par l'expérience des Etats-Unis, nous ne saurions douter du succès. Ne l'oublions pas, en 1883 les Etats-Unis ne possédaient que six navires de guerre; or, depuis cette époque, la république voisine s'est élevée au rang de grande puissance navale, avec cinquante vaisseaux, tous construits aux Etats-Unis et huit vastes chantiers maritimes tous construits et mis en service durant cette courte période de temps. Eclairés par l'exemple des Etats-Unis, les Canadiens qui ne le cèdent en rien à leur voisins peuvent, à coup sûr, commencer sur un modeste pied la construction d'une marine militaire et se créer une flotte dont nos descendants et les générations futures au Canada seront à juste titre, orgueilleux. Il y a vingt ans, il n'existait pas de marine aux Etats-Unis. Le Canada fait de rapides progrès; depuis trois ou quatre ans, nos recette budgétaires se sont prodigieusement accrues. Aujourd'hui, le Parlement serait plus autorisé à construire une marine qu'en 1910, parce que notre revenu s'est accru d'environ $40,000,000 et nos recettes progressent par grandes enjambées. Aujourd'hui, nous sommes donc en bien meilleure situation financière pour tenter quelques démarches en vue de la protection de notre propre littoral. Les crédits budgétaires affectés à la marine de guerre sont plus justifiables que ceux consacrés à la milice. Notre budget militaire se chiffre annuellement par $10,000,000. Et pourquoi cette grosse dépense budgétaire? Il n'y a qu'un seul pays au monde qui puisse nous attaquer par terre, les Etats-Unis. Voilà un siècle que nous vivons en paix avec nos voisins. Est-il un seul individu au pays qui soit convaincu que les Etats-Unis songent jamais à nous attaquer? Non, certainement. Les hommes des deux pays ont bien trop de bon sens pour croire que la guerre puisse éclater entre les Etats-Unis et le Canada. A ce budget de $10,000,000, la force permanente du Canada n'émarge que pour deux millions et demi. Il est regrettable que notre force permanente ne reçoive pas une plus grosse part de ce budget. Si la milice a sa raison d'être au Canada, il convient qu'elle soit sur un bon pied. Sept millions et demi de ce budget militaire sont consacrés à l'achat d'habits galonnés d'or et autres atours de la milice, dépense que mes collègues peuvent sans doute mieux élucider, que je ne le saurais faire. Il n'est pas d'autre pays qui puisse nous attaquer par terre et ainsi ce gros budget militaire affecté à la milice canadienne ne tend qu'à empêcher une attaque de la part des Etats-Unis. La possibilité de pareille attaque se réduit donc au minimum.

Nous sommes saisis de deux propositions se rattachant à la question navale au Ca-

nada. La première de ces propositions nous demande de faire cadeau à la Grande-Bretagne de trois dreadnoughts veufs de tout équipage, dont la Grande-Bretagne n'a pas besoin et qu'elle ne saurait équiper, au dire du ministre de la marine britannique. Nous demandons à la Grande-Bretagne d'aggraver le fardeau de l'impôt qui pèse déjà trop lourdement sur le contribuable britannique, et cela pour une œuvre dont nous devrions nous charger nous-mêmes. Pour emprunter l'argument formulé par le ministre du Commerce en 1909, ce système ne tend qu'à faire retomber sur le gouvernement de la Grande-Bretagne la responsabilité qui incombe au Gouvernement canadien. Le Gouvernement canadien estime la tâche beaucoup plus facile pour lui d'envoyer l'argent en Angleterre, débarrassant ainsi le pays et de l'argent et de toute responsabilité à cet égard.

L'autre proposition vise la construction d'une marine canadienne. Fatalement, les débuts doivent être modestes; mais l'œuvre ira progressant et au bout de dix, quinze ou vingt ans, nous serons à bon droit fiers de notre marine canadienne. Il faudra bien commencer un jour ou l'autre: pourquoi pas maintenant? Au dire du premier ministre, il faudra un quart de siècle ou cinquante ans pour construire une marine canadienne. Voilà pourquoi, à mon avis, il importe de se mettre à l'œuvre immédiatement. Nous avons un devoir à remplir; celui de protéger nos pêcheries, notre littoral et notre blé. Comment la proposition du Gouvernement s'acquitte-t-elle de ce devoir? L'autre soir, le député de Brantford (M. Cockshutt), au cours de ses observations en faveur de notre participation financière à la construction de la flotte britannique, s'écriait: "Ne croyez-vous pas à la protection de notre propre blé"? Certes, oui, je crois à la protection de nos blés; mais jamais nous ne réussirons à les protéger sur notre littoral, à moins qu'il n'y ait à Halifax ou dans ses eaux quelques navires canadiens chargés de protéger ces blés.

Cette coopération financière du Canada à la construction de navires de la marine britannique, prétend-on, aura un plus grand effet moral sur les puissances mondiales. Je n'en crois rien. Qu'on annonce à l'univers que le Canada est en train de créer une marine militaire, pour la protection de son littoral et de son commerce, et de coopérer avec la Grande-Bretagne, l'effet moral qui en résultera sera beaucoup plus prononcé. Dans quelques années d'ici, combien y aura-t-il de nations qui se souviendront de cette contribution de $35,000,000? Si d'ici à quatre ou cinq ans, nous avions une flotte de douze navires de guerre construits au pays même, nous aurions ainsi créé une

œuvre dont nous serions à juste titre fiers, aux yeux du monde.

On pérore à perte de vue sur l'impérialisme au Canada. Sans doute le député de Calgary (M. Bennett) nous fera entendre une de ses belles harangues en ce sens. Il brillait par son absence il y a un instant, pendant que je discourais, et je le regrette. Je serais bien aise qu'il nous dise s'il est, oui ou non, partisan d'une marine canadienne, lui, un des fidèles de l'impérialisme. Il est vraiment fâcheux que le premier ministre et le ministre des Travaux publics aient bâillonné le député de Calgary et lui aient imposé silence. Mais, trêve de badinage, j'aimerais que mon collègue nous exposât sa pensée sur la question.

Il y a deux catégories d'impérialistes au pays. Au premier groupe se rattachent ceux qui, au sein de leurs cercles patronnés par l'aristocratie financière de Toronto, causent impérialisme et création d'empires. Ceux qui travaillent à l'édification de l'empire britannique aujourd'hui ne sont pas ceux qui causent impélialisme au sein des cercles tories de Toronto; non, mais ce sont les forces vives du pays, les cultivateurs, les classes ouvrières et les artisans. Les impérialistes de Toronto—j'ignore s'il y en a ici quelques-uns de ce type— s'écrient: "Nous sommes partisans de la centralisation de l'empire". Ce sont précisément ceux-là mêmes qui veulent les fusions et la centralisation en tout ordre d'affaires commerciales. Aussi, convaincus qu'ils sont qu'un système de centralisation est chose excellente au point de vue commercial, ils estiment que ce serait un système parfaitement applicable à la construction de la marine britannique. C'est la vieille doctrine tory de centralisation. A mon avis, cette centralisation s'appliquerait mal à l'empire britannique.

Si nous étions empêtrés, pour me servir d'une expression courante, dans les affaires extérieures de la Grande-Bretagne, il s'ensuivrait entre celle-ci et les colonies certain malaise qui pourrait, en dernière analyse, aboutir à la désagrégation de l'empire. La situation actuelle dans l'empire britannique ne laisse rien à désirer.

Il est un autre groupe d'impérialistes auquel se rallie la majorité des Canadiens. Dans la pensée de cette école, chaque colonie doit vivre de sa propre vie au sein de l'empire; développer ses propres ressources, créer sa propre milice et sa propre marine militaire, puis être prête à voler au secours de la Grande-Bretagne, à l'heure du péril. A mon sens, c'est là un genre d'impérialisme plus sensé et plus susceptible de réalisation. Il n'est pas un seul député ici qui verra jamais un parlement impérial où siégeront les représentants de toutes les colonies. Il existe tout à notre portée un sys-

tème d'impérialisme de production indigène au Canada. La Couronne repose à la base du système. Après tout, la Couronne est le grand lien d'union entre les dominions dispersés sur toute la face du globe. Bien que cette union repose surtout sur le sentiment, l'expérience a prouvé que ce lien est plus puissant que les armées et les flottes; et telle est sa puissance actuelle que si, aujourd'hui même la Grande-Bretagne le demandait, nous volerions à son aide, en mettant à sa disposition toutes nos ressources d'ordre moral et matériel. Outre les intérêts de l'empire, il faut encore consulter les intérêts du Canada, en pareille matière; car, après tout, il s'agit de savoir quelle est l'attitude qui s'impose de préférence au Canada.

L'attitude qui s'impose est celle-ci: se préoccuper avant tout, par-dessus tout et toujours du Canada lui-même. C'est ainsi que nous rendrons le Canada plus puissant et plus utile à l'empire.

On parle de nationalité canadienne et de caractère national. Prétendra-t-on qu'en envoyant outre-mer cette somme de $35,000,000, nous allons fortifier notre nationalité et notre caractère national? Travaillons à l'édification de notre nation; rendons le pays puissant, par le développement de ses ressources, par son caractère et ses attributs nationaux; et alors, à l'heure du péril pour l'empire, nous compterons pour quelque chose.

Que pouvons-nous faire aujourd'hui au Canada? Je le répète, nous pouvons prendre des mesures pour protéger notre littoral du Pacifique ainsi que celui de l'Atlantique. Aujourd'hui la situation du Canada n'est guère enviable. Nos côtes restent sans défense et tout Canadien qui se respecte sent que l'heure a sonné où le Canada doit se protéger sur son double littoral. En construisant nos propres navires de guerre, nous développerons nos ressources nationales. Voilà le système qui rendra le Canada plus puissant et plus utile à l'empire. Ce sera l'application du système ayant pour devise " le Canada aux Canadiens " système tant prôné par les ministériels. Ce fut là leur mot de ralliement, leur cri de guerre, au cours de l'élection de 1911. " Pas de troc ni de commerce avec les Yankees ".—" Edifions le marché national ". En quoi cette proposition tendant à expédier $35,000,000 en Grande-Bretagne favorise-t-elle l'édification du marché national? Il faudrait commencer la construction des navires de guerre. Il faudra bien deux ou trois ans pour organiser les chantiers maritimes destinés à la construction de ces navires; mais dès que nous commencerons ces constructions navales, nous imprimerons à l'industrie des aciéries le plus puissant essor qu'elles aient jamais reçu. Si ce programme se réalisait, les propriétaires d'acieries n'auraient que faire de venir ici se livrer aux intrigues de couloir pour obtenir une prime. Le Gouvernement devrait se mettre à l'œuvre sans retard et commencer la construction de sa marine; les débuts seraient sans doute modestes, mais ce serait un commencement. Il faut défendre Esquimault et Halifax. Il faudrait construire de vastes bassins de radoub et mettre le Canada en mesure de repousser toute attaque dirigée contre son territoire. Ce serait là une attitude compatible avec la haute situation qu'occupe aujourd'hui le Canada et digne d'un peuple qui a le souci de sa propre dignité.

Bref, résumons les objections militant contre cette résolution.

1. Tout se résume à présenter à la Grande-Bretagne trois navires vides, sans rien prévoir touchant l'équipage et les officiers et l'entretien.

2. Elle aggrave le fardeau qui pèse sur le contribuable britannique.

3. Elle déplace la responsabilité pour la défense du Canada, en l'attribuant à la Grande-Bretagne.

4. Elle annule le système en vogue sous tous les régimes précédents, et constitue un pas rétrograde dans la voie du progrès au Canada.

5. Ce n'est qu'un expédient et elle ne prévoit rien touchant le service de marine permanent.

6. Elle empêchera le développement des constructions navales au Canada et mettra obstacle au vif essor que ces constructions imprimeraient aux industries nationales.

7. Elle ne prend aucune mesure pour la protection du double littoral canadien et de notre commerce national.

8. C'est une innovation dans l'histoire du pays et il faudrait soumettre la question au corps électoral.

M. PIUS MICHAUD (Victoria, N.-B.): Je n'ai pas d'excuses à faire à cette Chambre, pour les quelques observations que je vais lui présenter. Au sein du parti libéral, chacun obéit à certains mobiles dans ses agissements, et c'est pour bien mettre en lumière les mobiles dont je m'inspire que je désire formuler quelques observations sur cette question. Certains députés nous ont récité des vers; d'autres ont cité la bible; quelques-uns ont relaté leurs propres gestes; on nous a parlé de l'évolution du nationaliste transformé en impérialiste; puis, on a péroré sur la substitution du mot "besoin" au mot "urgence", et du mot "crise" au mot "besoin"; mais on ne nous a pas encore donné une seule explication rationnelle du mot "urgence." A en juger d'après le mutisme du Gouvernement, le mot d'ordre serait: "Pas de discours, pas de marine militaire." Depuis quelques années, le Canada, à plusieurs reprises, a envoyé des représentants en Grande-Bretagne avec mission de conférer avec les autorités britanniques sur les mesures que le Canada doit prendre pour

sa propre défense et pour participer à la défense de l'empire. Jusqu'à ces années dernières, les représentants envoyés par le Canada en Grande-Bretagne étaient d'accord sur les mesures à prendre pour la défense du pays. Le gouvernement du jour avait décidé qu'il fallait construire au pays même une marine militaire. Mais, aux yeux de nos amis d'outre-mer, il sembla que cette marine canadienne ne répondrait pas aux vues des loyalistes outrés de Londres et de Toronto; l'on décida donc qu'il fallait trouver le moyen de mettre au rancart la marine militaire de Laurier. Dans ce but, on vit les nationalistes de Québec et les loyalistes à tous crins de Toronto se donner la main. L'on décida que le premier ministre du pays, le deuxième lieutenant de M. Bourassa dans la région de Québec, le ministre de la Justice et le ministre de la Marine se rendraient à Londres, pour se consulter avec l'amirauté britannique. A leur arrivée à Londres, paraît-il, ils allèrent frapper à la porte des lords de l'amirauté. Invités à entrer, ils dirent: "Nous sommes venus ici vous offrir le témoignage de notre gratitude ainsi que notre bourse; vous avez grandement besoin d'argent, paraît-il, et au nom de notre jeune nation, nous sommes prêts à vous venir en aide. Je m'abstiens de citer les paroles de M. Churchill, qu'on a déjà citées à satiété. Mais comme il est utile de bien connaître les vues de ces grands hommes d'Etat, je reviendrai sur leurs déclarations ultérieures. A la suite de conversations avec les chefs du gouvernement britannique, nos représentants revinrent au pays avec l'assurance que la plus puissante flotte du monde était dans le plus grave danger. Nos ministres décidèrent alors qu'il y avait urgence, et pour convaincre le pays de la chose, ils demandèrent au gouvernement britannique un mémoire du secrétaire d'Etat aux colonies. Ce mémoire fut expédié; chacun l'a vu et en connaît la substance. Je n'en donnerai pas lecture; je me bornerai à en citer un extrait. Il importe, en effet, de s'éclairer sur le but de la mission de nos ministres en Angleterre. L'article 2 du mémoire nous en donne l'explication:

Le premier ministre du Dominion du Canada a invité le gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise du conseil d'amirauté, à dresser un état des besoins présents et immédiatement en perspective de la défense navale de l'empire, pour être présenté au Gouvernement canadien, si le cabinet fédéral le juge nécessaire.

Cette dernière ligne me porte à croire que si la rédaction de ce rapport n'eût pas été de nature à répondre aux vues des délégués qui étaient allés en Angleterre, ce mémoire n'aurait pas été présenté à cette Chambre, puisqu'il était "destiné à être présenté au Parlement canadien, si le cabinet fédéral le jugeait nécessaire." Citons l'article 7 de ce mémoire qui est ainsi conçu:

La rapide expansion du commerce maritime canadien et l'immense valeur des cargaisons canadiennes constamment transportées sur vaisseaux canadiens appellent ici l'attention. Sur le pied des chiffres fournis par le ministère du Commerce à la conférence impériale de 1911, la valeur annuelle du commerce d'outre-mer du Dominion du Canada, en 1909-1910, a été de £72,000,000, et le tonnage des vaisseaux canadiens, de 718,000 tonnes, proportions qui se sont déjà accrues et vont encore croissant.

D'après ce memorandum, je suis convaincu qu'il n'y a aucun danger pressant et que cette crainte n'existe que dans les esprits de quelques députés de la Chambre pour des motifs politiques seulement.

La résolution adoptée par la Chambre au sujet d'une marine canadienne a été acceptée par la population du Canada, représentée ici par ses députés. L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) a parlé, en présentant cette résolution, comme un Canadien et un Anglais. Depuis qu'il occupe ses fonctions actuelles, il a changé d'opinion et il considère aujourd'hui la défense du Canada de la même manière que les unionistes en Angleterre. Veut-il que nous nous en tenions aux paroles qu'il a prononcées en 1909:

La première et la plus grande objection que j'aie à une contribution fixe est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes.

Puis il continue:

Mais ce n'est pas tout, disons que cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt et trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période de temps, le pays aura bénéficié de la protection de la flotte; mais, au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable; vous n'aurez ni préparé le sol, ni jeté en terre de semence se manifestant par le développement de nos moyens de défense.

L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie a dit aussi au mois de mars 1909.

Voici ma pensée: lorsque nous accordons notre concours financier, en versant une somme dont le contrôle nous échappe, alors nous ne sommes plus comptables de ces deniers, et ce qui nous manque, c'est ce vif intérêt porté à la création, au développement d'une force navale, pour la défense future de notre propre pays. Nous sommes privés nous-mêmes des principaux avantages résultant de cette dépense, et à l'avenir, nous ne rendrons pas de plus grands services, au point de vue de la défense, à l'empire dont nous formons partie.

Le premier navire appartenant au Canada, construit et équipé en Grande-Bretagne, envoyé ici pour défendre nos côtes, deviendront pour ainsi dire, le noyau, la pépinière de chauffeurs canadiens, de marins canadiens, d'officiers canadiens et peut-être plus tard ver-

rait-on un amiral canadien sur la côte canadienne. Combien faudrait-il de temps pour parcourir ce cycle, nul d'entre nous ne le saurait dire; mais, si dès le début, nous établissons la configuration de ce cycle et que nous le suivions loyalement et fidèlement, l'heure viendra où nous l'aurons complété et où il existera pour la défense du Canada et pour celle de l'empire un contingent auxiliaire de la flotte britannique où le Canada aura mis quelque chose de sa substance, de son sang, de sa puissance intellectuelle et de son orgueil national.

En ma qualité de nouveau venu dans la Chambre, je ne désire pas, monsieur l'Orateur, dire quoi que ce soit qui puisse porter atteinte aux sentiments de nos honorables adversaires. Mais le peuple canadien acceptera-t-il l'attitude actuelle de nos collègues? Quel changement s'est produit dans les esprits en un si court espace de temps. L'opinion du très honorable premier ministre n'a pas changé après son arrivée en Angleterre l'été dernier; ses collègues et lui ont débarqué dans la mère patrie avec l'idée arrêtée que l'empire britannique avait besoin d'argent et qu'il existait un danger urgent. Le représentant de Toronto-nord a dû faire un saut périlleux pour que son discours prononcé avant les vacances soit différent de celui du mois de mars. Il a dû jouer un double jeu sur cette grande question; il a bien rempli son rôle, comme M. Hyde en 1909 et il s'est distingué comme docteur Jekill le 18 décembre dernier.

J'ai été surpris de l'attitude du Gouvernement depuis ces quelques jours. Il semblerait que les députés qui siègent sur les derniers bancs ne sont pas disposés à nous faire connaître leur opinion sur cette question. Après l'insuccès des ministres dans la discussion, après l'insuccès de leurs partisans, ils ont abandonné le débat et ils ont refusé d'exposer à la Chambre et au pays leurs convictions sur ce sujet. Nous avons tous un devoir à accomplir envers l'Angleterre et envers nous-mêmes comme citoyens canadiens. Nous sommes ici semblables au jeune homme robuste et plein de santé qui a été envoyé au delà des mers pour coloniser le sol du Canada. Comme Canadiens et comme sujets britanniques nous avons notre propriété personnelle à défendre. Comme loyaux sujets de Sa Majesté le Roi George V, nous avons joui de la protection de l'Angleterre pendant longtemps et l'heure est venue où nous devrions remplir notre devoir comme le fait un fils envers sa mère. Suivant moi, nous devrions avoir pour toujours une marine à nous, avec un équipage de Canadiens qui seraient toujours prêts à défendre leur pays et l'empire britannique. Dans le nord du continent américain se développe une jeune nation qui a déjà fait sa marque et qui, si l'occasion lui en est donnée, fera volontiers et avec plaisir preuve de loyalisme sur l'océan envers sa mère patrie. Construisons une marine au Canada; dépensons notre argent sur notre propre sol; donnons au pauvre ouvrier qui paiera avec les autres Canadiens ces $35,000,000, la facilité de gagner une petite partie de ce montant. Permettez au mineur de contribuer par son travail à la construction d'une marine canadienne. Laissez le manufacturier avoir sa part des profits obtenus par le rôle qu'il jouera dans la construction d'une marine canadienne. Que le jeune Canadien se mette en avant pour la défense de son glorieux pays.

Le parti conservateur n'a pas été dans le passé un parti de progrès et aujourd'hui quand il s'agit de cette grande question nationale, au lieu d'encourager le développement de nos ressources et de commencer la construction de navires de guerre, il cherche à venir en aide à l'Angleterre aux dépens de notre trésor. D'après ce qu'a dit le très honorable premier ministre nous devrons attendre vingt-cinq ou cinquante ans et dans l'intervalle, le Canada devra contribuer en argent pour sa part dans la défense de ses propres côtes. Le peuple canadien n'attendra pas aussi longtemps. Je prévois dans un avenir rapproché un changement de gouvernement car notre orgueil national ne donnera pas plus longtemps son appui à un gouvernement qui a témoigné en plusieurs occasions de sa faiblesse à remplir ses devoirs envers le Canada et l'Empire.

M. HUGH H. McLEAN (Sunbury et Queens): La résolution présentée par le premier ministre concuremment avec le bill tendant à autoriser des mesures pour augmenter les forces navales effectives de l'empire, et l'amendement du très honorable chef de l'opposition, ont été discutés si consciencieusement et si complètement que je n'aurais pas jugé nécessaire de prendre part au débat si je ne désirais pas faire connaître les motifs pour lesquels je diffère de mon parti sur quelques-unes des particularités les plus essentielles de cette question. J'ai été un libéral et un libéral très militant pendant plus de trente-cinq ans et j'entends bien rester membre de ce grand parti. Je prends aujourd'hui la position que j'avais déjà prise en 1910 dans le débat sur la question navale canadienne. J'ai demandé alors que deux dreadnoughts fussent compris dans les escadres que nous devions fournir. J'ai pensé à ce moment et je le pense encore, que le Canada doit être représenté dans la flotte de combat par les meilleurs navires de guerre que l'on peut construire.

Je suis opposé à ce que la question de la défense militaire navale soit mêlée à la politique. Les nombreuses pétitions signées par des libéraux et des conservateurs influents

qui ont été présentées aux chefs des deux grands partis du Canada devraient avoir été l'objet d'une sérieuse considération. Quant à ce qui me regarde personellement je prendrai une position indépendante mais qui sera loyale, je l'espère et le désire, sur toutes les questions qui ont trait à l'aide navale ou militaire que l'on doit accorder à la Grande-Bretagne. En ma qualité d'impérialiste ardent, je pourrai prendre, et probablement d'après l'opinion de mes amis, je prendrai une position trop extrême. Mais sous la direction de notre grand chef, les membres du parti libéral peuvent prendre une position indépendante et discuter librement toutes les questions qui se présentent à la Chambre. Aucune pression de parti n'a été faite sur moi à ce sujet pas plus qu'au moment du débat de 1910; pleine et entière liberté d'action et de parole est octroyée à tous les membres du parti libéral.

Je suis bien partisan de l'idée que cette question devrait être réglée. La proposition faite par l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) m'a beaucoup impressionné. Il a suggéré comme base d'une entente entre les deux partis que deux dreadnoughts soient construits en Angleterre, et prêtés, je crois, à l'Angleterre, et que deux escadres complètes soient créées et construites au Canada. L'honorable député a vigoureusement insisté pour que cette question soit réglée, même avec un sacrifice consenti par les deux partis. Il a montré que si notre action devait donner un appui moral à l'Angleterre ce devrait être une action unanime.

Je citerai un paragraphe du discours de notre honorable collègue:

> Je parle probablement dans le désert, mais cela ne m'empêche pas de croire que la Chambre devrait étudier cette question très sérieusement. Si nous voulons que l'Angleterre ou l'empire reçoive un appui moral de notre action, il faudra que nous procédions d'une autre manière que celle dont nous procédons. Si nous pouvons faire disparaître le gouffre qui nous sépare, n'hésitons pas, quand bien même les deux partis seraient obligés de faire des sacrifices dans le sens que j'ai indiqué, et que je crois être le meilleur mode bien qu'il puisse y en avoir d'autre.

Mon honorable ami de Welland (M. German) a aussi proposé des conditions d'arrangement. Voici ce qu'il a dit:

> Construisons des croiseurs de seconde classe; laissons-les construire des dreadnoughts. Une somme de $35,000 000 consacrée à des croiseurs sera aussi précieuse à la Grande-Bretagne que $35 000,000 consacrée à des dreadnoughts. L'Angleterre a besoin de croiseurs: elle en construit continuellement. Elle en construit aujourd'hui et dépense non pas $35,000,000 mais $135,000,000 pour des croiseurs.

J'arrive maintenant à un projet soumis par le brave major, mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Sharpe) comme base d'un compromis. Permettez-moi de donner lecture de ses paroles:

En terminant, je tiens à répéter, de ma propre autorité, à titre de simple député, et sans chercher à engager en rien mon parti, que je réaffirme l'attitude que j'ai prise en 1910. A mon avis, il conviendrait de combiner les deux propositions qui nous ont été soumises; il faudrait, d'abord, une contribution immédiate, ainsi que le premier ministre nous en a donné l'aperçu, et cela pour répondre aux besoins des circonstances critiques; puis, quand viendrait le moment d'élaborer son système permanent de marine militaire, le gouvernement devrait adopter un projet comportant le principe d'une marine militaire canadienne. Les deux systèmes aujourd'hui devant cette Chambre ne sont nullement contradictoires; ils se complètent mutuellement. L'adoption du plan que je suggère éliminerait la question navale de l'arène politique, ce qui serait le comble des désirs de nombre de députés; et la question serait posée sur le terrain d'un civisme et d'un patriotisme éclairés. Parce que le parti libéral a suggéré deux unités de la flotte comme son système, il ne s'en suit pas nécessairement que son projet soit défectueux; il est possible qu'il ait enfin trouvé par hasard le système qu'il faut. Au début de sa carrière, sir Oliver Mowat s'emparait des mesures de ses adversaires politiques et se les appropriait sans scrupule. Quant à savoir si le gouvernement, en formulant son système permanent de marine, devrait adopter, avec certaines modifications, la proposition de nos amis les libéraux, c'est là une question qui mérite étude. Par là, on ferait disparaître ces questions nationales et impériales de l'arène politique; il serait fait droit à la demande d'aide immédiate et on donnerait satisfaction aux aspirations du peuple canadien pour l'établissement d'une grande industrie de construction maritime au pays même.

Ainsi, il propose que les deux partis s'unissent pour faire l'offre unanime de trois dreadnoughts et ensuite que les autres navires nécessaires au service naval canadien soient équipés et entretenus par le Canada. Je dois dire que l'offre faite par l'honorable député me plaît. C'est une branche d'olivier qui est tendue et si elle est accepté par les chefs elle amènera une solution que je désire bien vivement.

J'approuve complètement la position loyale et indépendante qu'a prise l'honorable député et j'unirai ma voix à la sienne pour demander aux deux chefs d'avoir une conférence en vue d'essayer de régler les points en litige. Laissons de côté la politique quand il s'agit de cette grande question; ne jouons pas plus longtemps au football avec le service naval du Canada, ni avec l'aide que nous devrions accorder à l'empire. En Angleterre toutes les questions qui ont trait à l'armée et à la marine sont discutées et réglées par les deux grands partis dans un esprit de justice et d'amitié. Pourquoi ne nommerait-on pas un comité spécial désigné sous le nom de comité canadien de défense et composé de représentants des deux partis, y compris les deux leaders et auquel seraient référées toutes les questions relatives à notre ser-

vice militaire et naval? Pardonnons et oublions le passé et commençons tout en règle. Pourquoi ne pas retourner à la résolution du 29 mars 1909 qui a été adoptée unanimement et nous unir pour créer un service naval canadien effectif en accordant à l'Angleterre l'aide navale que l'amirauté pourrait conseiller?

Ne pourrions-nous pas nous entendre sur un projet d'arrangement comme celui-ci, par exemple, et adopter la recommandation du conseil de l'amirauté qui est contenue dans son mémorandum remis à notre Gouvernement paragraphe 10, en construisant "les plus grands et les plus puissants navires de guerre que la science peut construire ou l'argent procurer". Adoptons le chiffre trois, au lieu de deux, comme le conseille l'honorable député de Wellington-sud; puis nommons ce comité spécial de défense à qui nous laisserons le soin de décider tous les détails du service naval canadien, notre contribution à la défense impériale et la composition que devra avoir la défense navale permanente du Canada. Cela nécessitera une étude très minutieuse et les conseils et l'aide des meilleurs experts de l'amirauté. Le comité devrait pouvoir siéger durant les vacances parlementaires et devrait visiter l'Angleterre pour recueillir de première main les renseignements et les avis les meilleurs et les plus sûrs. Il devrait pouvoir faire un rapport complet à la session suivante du Parlement et les deux partis étant d'accord sur le projet à adopter, il pourrait être soumis au peuple par un plébiscite. Je crois que si le très honorable leader du Gouvernement et le très honorable leader de l'opposition travaillaient ensemble pendant une heure, ils pourraient, s'ils le voulaient, préparer un programme de défense impériale qui obtiendrait l'approbation de toute notre loyale population ou du moins, ils pourraient tomber d'accord sur une base d'arrangement.

C'est le devoir des députés de la Chambre, c'est le devoir des députés libéraux, d'accepter la parole du très honorable chef du Gouvernement quand il prend sur lui la responsabilité de déclarer ici que l'avis qu'il a donné relativement à la forme que prendra l'aide accordée et le genre de navires qui doivent être construits, est en réalité l'avis qu'il a reçu de l'amirauté.

Je voudrais que les chefs de partis se produisent à la lumière brillante de l'opinion publique comme de vrais hommes d'Etat de l'empire. Qu'ils s'élèvent au-dessus de la brume des partis politiques. Que nos deux grands partis soient unis pour l'aide à accorder à l'Angleterre et pour l'adoption du programme de notre défense navale canadienne. Le très honorable chef du Gouvernement a eu l'avantage de pouvoir conférer longuement avec l'amirauté et il n'y a pas de doute qu'en prenant une décision sur la politique qui a été présentée à la Chambre, il a été guidé par les avis de l'amirauté et qu'elle désire que nous construisions trois des meilleures navires que l'on peut construire.

Lors du débat naval de 1910, j'ai proposé deux dreadnoughts ou deux cuirassés d'escadre, afin que le Canada soit représenté dans la flotte de combat. J'ai parlé contre la proposition du chef de l'opposition d'alors qui voulait simplement donner à l'amirauté anglaise de l'argent pour qu'elle le dépense comme il lui conviendrait. Je pensais alors et je le pense encore, qu'on devrait construire les meilleurs navires possibles de combat, qu'ils devraient être la propriété du Canada et aussitôt que nous pourrions exercer des hommes à les diriger, alors ils seraient manœuvrés et entretenus par le Canada. J'ai dit alors et je dis maintenant que nous avons chez nous un grand nombre d'hommes qui pourraient être dressés à la manœuvre de ces navires et c'est notre devoir, aussitôt que nous le pourrons de profiter des matières premières qui se trouvent chez nous.

Ceux de mes honorables collègues qui ont étudié la question navale, durant les deux ou trois dernières années ont constaté les grands changements qui se sont opérés dans la construction des cuirassés d'escadre et aussi dans la stratégie navale. La vieille maxime de lord Nelson est maintenant adoptée par l'amirauté, à savoir: "Concentrez vos cuirassés d'escadre et éparpillez vos croiseurs". Je remarque que d'honorables députés de mon parti proposent que des cuirassés du type Bristol soient construits pour l'escadre. Ce genre de navires a été trouvé par l'amirauté trop dispendieux pour le rôle auquel ils sont destinés. Les croiseurs sont les yeux et les oreilles d'une flotte de combat. Le type Bristol est d'une construction et d'un entretien dispendieux et l'amirauté a décidé de ne plus faire construire de navires de ce modèle. L'amirauté a adopté à sa place ce qu'on appelle le type du croiseur cuirassé rapide. Je parle seulement de cela pour indiquer le merveilleux changement qui s'est produit dans la construction de navires de guerre. Il y a trois ans, c'était un bon programme naval quand le très honorable chef du Gouvernement d'alors a été avisé par l'amirauté d'avoir deux escadres avec des navires du type Bristol, ce qui ne serait pas admis aujourd'hui et l'amirauté anglaise ne donerait plus ce conseil au premier ministre du Canada. M. Churchill, en décrivant les huit petits croiseurs cuirassés actuellement en construction pour la flotte s'exprime ainsi:

Ce seront les plus petits, les meilleur marché et les plus rapides navires protégés par un

blindage vertical qui aient jamais été prévus pour la marine anglaise. Ils sont destinés à être les auxliaires de la flotte des cuirassés d'escadre. Ce seront jour et nuit ses yeux et ses oreilles qui veilleront sur elle quand elle sera en mouvement ou au repos. Ils seront assez puissants pour atteindre et couler un contre-torpilleur et en général ils seront employés pour faire les obesrvations et les reconnaissances.

L'amirauté, en construisant ces petits croiseurs, a reconnu que la radiotélégraphie avait remplacé en grande partie les croiseurs pour les manœuvres de la flotte et aujourd'hui le rôle d'un croiseur est de soutenir l'attaque des contre-torpilleurs ou de protéger contre eux l'escadre des cuirassés. Le "Navy League Annual" dit que l'adoption de cette nouvelle stratégie a mis fin en Angleterre à la construction des croiseurs cuirassés. Le type Bristol est ce qu'on appelle le modèle du croiseur protégé. C'est un navire dont le pont est protégé sans avoir une lourde cuirasse latérale. En parlant de cette classe de croiseurs cuirassés rapides le "Navy League Annual" dit qu'il possédait plusieurs qualités uniques:

1. Vitesse suffisante pour dépasser le plus rapide contre-torpilleur sauf dans les eaux parfaitement calmes.
2. Un armement contre lequel aucun contre-torpilleur construit ou projeté ne pourrait résister.
3. Protection latérale contre les projectiles d tous les canons installés actuellement sur les contre-torpilleurs et sauf à une petite portée, à l'épreuve du canon de six pouces.
4. Un déplacement qui leur permet de tenir la mer longtemps après que le mauvais temps a obligé les plus gros contre-torpilleurs à chercher un abri.

Ce type de navire doit être le gardien des futures flottes de combat et le nombre qui doit en être construit, sera de beaucoup augmenté l'année prochaine et l'année suivante.

J'ai exposé à la Chambre les détails de construction de ces nouveaux types de croiseurs éclaireurs pour montrer à nos honorables collègues comme se font rapidement les changements dans la forme des navires de guerre et spécialement pour lui faire connaître que le type Bristol si dispendieux a été remplacé par ces navires à meilleur marché et plus économiques à manœuvrer. Comme on s'en souviendra, le type Bristol avait 430 pieds de long, 4,820 tonnes, 22,000 chevaux-vapeur, une vitesse de 25 nœuds, avec deux canons de six pouces et dix canons de quatre pouces; son prix était d'environ $1,200,000.

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

M. McLEAN (Sunbury et Queens).

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA "CANADIAN EXPLOSIVES, LIMITED".

La Chambre siège en comité pour faire l'étude du bill (n° 9) présenté par M. Ames, relativement à la Canadian Explosives, Limited.

M. l'Orateur suppléant préside la séance.

M. OLIVER: Le promoteur du bill n'était pas présent à la dernière séance de la Chambre quand le bill a été appelé. A-t-il donné au comité une explication à propos de ce bill?

M. AMES: Monsieur le président, je suis bien prêt à donner les explications aussi complètes que pourront le désirer mes collègues. La question a été discutée lundi soir et le premier ministre a donné beaucoup de renseignements. Néanmoins, je suis disposé à les répéter et à les compléter si la Chambre le désire. Si ce qui a été déjà dit est admis et si des renseignements complémentaires sont désirés je serai heureux de répondre aux questions de chaque honorable député.

M. LEMIEUX: L'honorable député veut-il simplement dire quel est l'objet du bill?

M. AMES: Ce bill (n° 9) a pour but de permettre à la Canadian Explosives, Limited, qui est une compagnie très connue au Canada, avec un fort capital, d'émettre une certaine proportion de son capital au moyen de certificats de titres (share warrants). Cet usage est en grande pratique en Angleterre et en Europe. Le bill qui est soumis à l'examen des honorables députés suit absolument la loi anglaise que l'honorable député de Saint-Jean a sous les yeux actuellement; la seule différence est qu'un article a été omis qui empêche les directeurs d'être éligibles du chef de la propriété, de certificats de titres; il y a ici un article additionnel ajouté. Les certificats de titres ne sont pas encore prévus dans notre loi des compagnies. Quand elle sera amendée, on y fera entrer, selon toutes probabilités, des articles comme on l'a fait dans la loi des compagnies des provinces d'Ontario, Nouvelle-Ecosse, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Anglaise. En conséquence, si une compagnie désire émettre des certificats de titres, le seul moyen à sa disposition est de faire modifier par la Chambre ou par une législature provinciale ses lettres patentes pour lui accorder cette permission. Ce bill est analogue et son texte est identique à celui de trois bills qui ont déjà été adoptés, par exemple le bill de la Mexican Light, Heat and Power Company et le bill de la Rio de Janeiro Power Company. Ces bills ont été présentés à la Chambre en 1907 par l'honorable représen-

tant à l'époque de Middlesex-ouest (M. Calvert) et quelques explications ont été données mais la discussion n'a pas été très longue. Si on le désire, je suis prêt à expliquer tout ce dont il est question dans les différents articles du bill. La compagnie demande simplement le droit d'émettre une certaine partie de capital en certificats de titres. Un "share warrant" est un certificat d'actions; c'est en réalité une sorte de certificat de propriété, dont la possession est une preuve suffisante de propriété. Le nom du porteur n'a pas besoin d'être inscrit sur le certificat de titres et le nom de la personne qui possède les actions n'est pas inscrit sur les régistres de la compagnie. Un certificat de titres est transférable comme un billet de banque. Habituellement des coupons sont attachés aux certificats de titres. Quand des coupons sont attachés au certificat d'actions de capital de préférence ou privilégié, avec l'indication d'un dividende trimestriel régulier et reconnu, le montant est quelquefois indiqué, quand il s'agit de capital ordinaire pour lequel le dividende est plus ou moins problématique, les coupons de dividende sont numérotés de façon à correspondre au certificat de titre et dans ce cas ils sont marqués: "Dividende n° 1", "Dividende n° 2", "Dividende n° 3"; et quand le montant d'intérêt et le lieu où il est payable est annoncé dans les journaux, le porteur du certificat présente le coupon "Dividende n° 1" par exemple, et en reçoit le montant. Le porteur d'un certificat de titres peut en tout temps le présenter à un des bureaux reconnus de la compagnie, il peut en obtenir l'inscription et l'émission d'un certificat d'actions ordinaires pour en tenir place et faire inscrire son nom dans les livres de la compagnie. Le propriétaire d'un certificat de titres, tant qu'il le possède, n'a pas son nom inscrit sur la liste des actionnaires de la compagnie. Si une assemblée des actionnaires a lieu, il ne peut pas voter à moins que trois jours avant l'assemblée il n'ait déposé son certificat de titres et n'ait reçu à sa place une permission par écrit de voter. Il vote puis il rend la permission écrite et il obtient de nouveau son certificat de titres.

M. LEMIEUX: Quelle est la proportion du capital émis en certificats de titres?

M. AMES: La proportion dépendra de la demande de capital sur les marchés étrangers. Il s'agit ici d'une compagnie canadienne au capital d'environ $15,000,000, dont $7,500,000 est en capital privilégié et le même montant en capital ordinaire. Une très grande proportion du capital privilégié est entre les mains de capitalistes étrangers. Ce certificat de titres est particulièrement adopté en Belgique, me dit-on, où il y a beaucoup d'actionnaires. Le principal avantage est que le possesseur d'un certificat de titres n'a pas l'ennui d'enregistrer son nom dans les registres de la compagnie, mais la possession du certificat est admise comme preuve légale qu'il a droit au dividende et à échanger quand il lui plaira son certificat de titres, pour un certificat régulier d'actions.

M. LEMIEUX: Un porteur de certificat de titres peut-il être un des directeurs?

M. AMES: Tel qu'est le bill actuellement aucun porteur de certificat de titres ne peut voter, bien que le bill ne spécifie pas qu'il ne peut pas devenir un directeur. La loi anglaise l'indique d'une façon spéciale. Si la Chambre veut qu'on l'ajoute à ce bill, cela peut se faire facilement. J'ai une copie du certificat de titres que la compagnie a l'intention d'émettre, c'est celui qui est adopté par la Dominion Iron & Steel Co. Il est ainsi libellé:

Le présent certifie que le porteur de ce certificat a droit à. . . . . actions entièrement payées de . . . . . dollars de la compagnie ci-dessus nommé, soumis aux règlements de la compagnie et aux conditions endossées ci-contre.

Suivent ensuite les règlements en question, de sorte que le porteur d'un certificat de titres a au verso de son certificat les règlements auxquels il est tenu, de façon à ce qu'il n'y ait aucune possibilité d'erreur quand le document est transféré d'une personne à une autre. Des certificats de titres sont vendus maintenant par la Dominion Iron & Steel Co., la Montreal Heat & Power Co., la Mexican Light Heat and Power Co., la Rio de Janeiro Co., et je présume par d'autres compagnies également, car cette législation existe dans les provinces d'Ontario, Nouvelle-Ecosse, Alberta, Saskatchewan et Colombie-Anglaise.

M. PUGSLEY: La difficulté qui se présente pour ce bill, c'est qu'il n'est soumis à aucune des dispositions générales contenues dans la loi des compagnies, qui ne dit rien à ce sujet, dans les articles de son incorporation ou dans les règlements. On ne dit absolument rien des conditions en vertu desquelles des certificats de titres peuvent être émis; c'est une question qui est laissée entièrement à la discrétion des directeurs. Il me semble que les conditions d'émission des certificats devraient être exposées au moins dans les règlements de la compagnie, de façon à ce que ces dispositions fassent partie de la constitution de la compagnie qui ne peut être modifiée que par les actionnaires. Si mon honorable ami examine la loi des compagnies en Angleterre, il verra que tout cela est prévu dans les articles de l'incorporation.

Je lirai le paragraphe 3 de l'article 37 de la loi anglaise:

Le porteur d'un certificat de titres, en se conformant aux articles de la compagnie, aura

droit en le rendant pour être annulé, à faire entrer son nom comme membre, sur le registre des membres; et la compagnie sera responsable pour toute perte encourue par une personne en raison de ce que la compagnie aurait entré sur son registre le nom d'un porteur de certificat de titres concernant les actions du capital spécifié ci-dessus sans que le certificat ait été rendu et annulé.

L'article 4 est en substance la même chose, sauf que les conditions ne sont pas prescrites dans les articles d'incorporation—naturellement, elles ne le seraient pas si elles n'étaient pas inscrites dans les lettres patentes de la compagnie ni par règlement. Mais en vertu de cet article 4, il est déclaré:

Le porteur d'un certificat de titres peut, si les directeurs en décident ainsi, être réputé actionnaire de la compagnie, aux termes de la loi des compagnies.

Telle est la différence entre la loi anglaise et les dispositions de ce bill. Dans ce cas, les directeurs peuvent prescrire les conditions de temps en temps. Puis, par l'article 6 du bill qui est différent de la loi des compagnies, on prescrit plus spécifiquement.

Les directeurs peuvent déterminer et changer les conditions de l'émission des certificats de titres, et en particulier celles auxquelles il sera delivré un nouveau certificat de titres ou coupon en remplacement d'un autre, usé, maculé, perdu ou détruit et les conditions auxquelles le porteur d'un certificat de titres aura le droit d'assister et de voter aux assemblées générales et auxquelles un certificat de titres peut être remis et le nom du porteur inscrit dans les registres de la compagnie relativement aux actions y désignées.

Mon honorable ami verra que les directeurs de la compagnie pourraient émettre un grand nombre de certificats d'actions, même la majorité du capital de la compagnie pourrait être émise en certificats et les porteurs n'auraient aucune voix à la direction des affaires, tandis que le conseil des directeurs pourrait représenter seulement une minorité des intérêts et même une très petite minorité et pourrait fixer les conditions en vertu desquelles les porteurs de certificats de titre auraient le pouvoir de voter ou de prendre part à la direction de la compagnie. Il est clair que ce n'est pas juste. On ne devrait donner au conseil de direction aucun pouvoir de régler ces questions, de temps en temps d'après le simple caprice du moment.

Je crois que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, qui a une grande expérience des affaires de cette nature et qui connaît très bien la loi des compagnies, admettra qu'en créant ce précédent—car le Parlement n'a pas cru devoir adopter ces dispositions dans la loi des compagnies—il devrait y avoir quelques conditions clairement définies en vertu desquelles les actionnaires devraient être renseignés et qu'on ne pourrait pas altérer de temps en temps à la volonté des directeurs. Je prétends, dans tous les cas, que l'article 4 devrait être modifié de façon à ce que les porteurs de certificats de titres puissent être protégés par les règlements de la compagnie. Que l'on dise, "Si les règlements de la compagnie l'ordonnent ainsi".

M. AMES: Il n'y aurait pas d'objection, si l'honorable député de Saint-Jean le juge désirable, à ce qu'on inscrive au verso des certificats eux-mêmes leurs conditions d'émission. Ainsi le porteur d'un certificat connaîtrait exactement comment il a été émis.

M. PUGSLEY: Alors il serait nécessaire de modifier les dispositions du bill, parce que si les directeurs pouvaient indiquer au verso du certificat ses conditions d'émission, ils pourraient les changer le jour suivant.

M. AMES: Pas pour les certificats déjà émis.

M. PUGSLEY: Je crois que oui, en vertu de ce bill. C'est un pouvoir bien étendu à accorder à des directeurs. Dans le cas d'une compagnie autorisée en vertu de la loi anglaise, il serait prévu dans les articles d'incorporation quelle proportion des actions on pourrait émettre avec des certificats de titres. Mais avec ce bill, il n'y a pas de limites et tout le capital, en réalité, pourrait être émis avec des certificats de titres dont les porteurs n'auraient aucune voix aux affaires de la compagnie, tandis que la direction réelle pourrait être aux mains d'un groupe d'hommes représentant un très petit intérêt. Il me semble que ce bill mérite d'être étudié par le Gouvernement qui est responsable des lois adoptées par la Chambre, qu'elles soient d'un caractère public ou privé. Je ne veux pas soulever une opposition déraisonnable contre ce bill, mais il me semble que c'est mon devoir de soumettre des observations à mon honorable ami qui est le promoteur de ce bill et aussi aux membres du Gouvernement.

M. AMES: La Chambre devra prendre en considération la position dans laquelle se sont trouvés les promoteurs de ce bill. S'il existait une loi fédérale concernant les certificats d'actions, ceux qui demandent ce privilège n'auraient aucune objection à se conformer aux dispositions de cette loi. Si jamais le Parlement juge à propos de voter une loi concernant les certificats d'actions, cette compagnie et toutes celles qui auront obtenu ce privilège seront parfaitement disposées, je n'en doute pas,

à se conformer aux dispositions que le Parlement, dans sa sagesse, croira devoir adopter. Mais dans l'état actuel des choses, cette compagnie n'a pas le choix des moyens. C'est une ancienne compagnie, autorisée par lettres patentes et elle demande un privilège qu'elle ne peut obtenir d'aucune autre manière. Ellle demande simplement que ce privilège soit ajouté à ceux que lui confèrent déjà ses lettres patentes. Ce n'est pas comme si elle venait devant la Chambre avec un projet de loi complètement nouveau et réclamait un grand nombre de prérogatives concernant les certificats d'actions. Elle ne peut que suivre le précédent établi dans d'autres cas. La Chambre a voté une disposition semblable dans le cas de la "Mexican Light, Heat & Power Co." et aussi dans le cas de la "Rio de Janeiro Co." et c'est M. Carvell qui avait charge du dernier bill. Dans le cas présent, nous suivons exactement le précédent établi dans les deux cas que je viens de citer. Je suis informé de plus que la compagnie consent à se soumettre à toute loi générale qui pourra être adoptée.

Le bill peut être étudié par tous les députés qui ont eu de l'expérience dans les opérations de cette nature et je recevrais avec plaisir les observations de l'honorable député de Saint-Jean, Pour assurer que les conditions concernant les certificats d'actions soient rendues publiques par les directeurs, je n'ai pas d'objection à ce que ces derniers soient tenus de procéder au moyen de règlements. Ou bien, je consens à ce que les conditions auxquelles ces certificats peuvent être possédées soient inscrites sur les certificats mêmes, afin que le détenteur sache exactement à quelles conditions il les a acquis. Cette compagnie a émis deux classes d'actions, des actions privilégiées et des actions ordinaires à proportion égale. D'après ses lettres patentes, les porteurs d'actions privilégiées n'ont pas le droit de voter et l'intention de la compagnie, pour le présent, est de n'émettre des certificats d'actions que pour les actions privilégiées, bien que plus tard, elle puisse en émettre pour les actions ordinaires. Les lettres patentes de la compagnie stipulent que les actions privilégiées ne confèrent pas aux détenteurs le droit d'assister ou de voter, personnellement ou par procuration, aux assemblées générales des actionnaires de la compagnie; ils n'ont pas droit aux avis de convocation de ces assemblées, à moins qu'elles ne soient convoquées pour des affaires concernant directement les porteurs d'actions privilégiées.

M. PUGSLEY: L'honorable député consent-il à ce que l'article 3 soit ainsi conçu:

Le porteur d'un certificat d'actions a, subordonnément aux conditions qui seront imposées par les règlements de la compagnie.....

M. AMES: Certainement; mais j'espère que mon honorable ami n'a pas d'objection à ce que le bill soit étudié article par article et à réserver sa proposition pour lorsque nous passerons à l'article 3.

M. HAZEN: Mon honorable ami sait-il si la loi anglaise contient des dispositions concernant la proportion d'actions pour laquelle des certificats peuvent être émis?

M. PUGSLEY: Je crois que cette question est réglée par la charte même de la compagnie.

M. AMES: La loi anglaise est muette sur ce point; la seule disposition qu'elle contient c'est que les compagnies à responsabilité limitée, celles dont le nombre d'actions est parfaitement connu, ont seules droit à ce privilège.

M. PUGSLEY: Si mon honorable ami accepte la proposition que je viens de faire, il lui faudra modifier l'article premier, de manière à le faire concorder en quelque sorte avec l'article 37 de la loi anglaise. Ceci règlerait probablement le point soulevé par le ministre de la Marine. Le premier paragraphe de l'article 37 de la loi anglaise est ainsi conçu:

Une compagnie dont le nombre d'actions est limité, si elle y est autorisée par ses règlements, peut émettre des certificats pour toutes les actions entièrement acquittées.

Je suppose que les règlements en question indiquent dans quelle proportion ces certificats d'actions peuvent être émis.

M. LEMIEUX: Le Gouvernement n'a-t-il pas l'intention de refondre la loi concernant les compagnies?

M. HAZEN: Oui, mais il est douteux que la chose puisse être faite durant la présente session.

M. OLIVER: Le promoteur du bill dit que, dans le cas actuel, la compagnie n'entend se prévaloir de cette disposition spéciale qu'à l'égard des actions auxquelles cette même disposition est déjà appliquée. Si je comprends bien, le but des certificats d'actions est d'empêcher ceux qui en sont les porteurs de voter.

M. AMES: Ce n'est pas le but du bill.

M. OLIVER: C'en sera cependant le résultat. A l'heure présente, la compagnie refuse le droit de voter aux porteurs d'actions priviligiées. L'intention de la compagnie est de n'émettre des certificats d'actions que pour les actions priviligiées. Si le bill se bornait à cela, ce serait un projet de loi spécial, pour un but spécifié. Mais tel que le bill est rédigé, il devient un projet de loi général s'appliquant à une compagnie en particulier. Cela ne me paraît pas être la vraie manière de procéder.

M. HENDERSON: La loi ne sera pas d'une application générale.

M. OLIVER: Elle ne sera pas d'une application générale, mais elle sera générale de sa nature. Si le Parlement décide de voter une loi générale concernant les certificats d'actions, très bien; mais jusqu'à présent, le Parlement n'a rien fait de tel et je crois que le promoteur agirait sagement s'il limitait son bill à cette disposition que les actionnaires ont évidemment en vue.

M. AMES: Je puis peut-être donner à mon honorable ami le renseignement qu'il désire, en lui donnant lecture de la lettre suivante que j'ai reçue des intéressés:

Je crois savoir que la "Canadian Explosives, Ltd." n'émettra de certificats d'actions que pour les actions privilégiées encore en circulation et, par conséquent, les conditions se rapporteront à des dates fixes de paiements et je crois que ces paiements sont trimestriels.

Et un peu plus loin:

Dans le cas de la "Canadian Explosives Ltd.", le porteur d'un certificat d'actions priviligiées sera naturellement privé du droit de voter, sauf dans les cas spéciaux auxquels il est pourvu dans la charte de la compagnie, cas dans lesquels les porteurs d'actions priviligiées ont droit de voter.

M. MACLEAN (York-sud): Peut-on émettre des certificats d'actions ordinaires à l'égard d'autres compagnies?

M. AMES: Oui, cela se fait souvent en Angleterre. L'honorable député d'Edmonton est évidemment sous l'impression que ce bill comporte quelque chose d'inusité, mais je me suis efforcé de démontrer que de semblables opérations sont très communes en Angleterre, et sont régies par des lois spéciales, dans presque toutes les provinces. C'est uniquement parce que nous n'avons pas de loi fédérale de cette nature que la compagnie est obligée de s'adresser au Parlement pour obtenir ce privilège.

M. OLIVER: Puisque, à tort ou à raison, le Parlement n'a pas jugé à propos de voter une loi générale accordant un semblable privilège, c'est une raison suffisante pour ne pas l'accorder sur une loi spéciale. Je n'ai aucune intention de m'opposer à l'adoption du bill, mais je ferai observer à mon ami que, s'il le modifiait de manière à ne le rendre applicable qu'aux actions privilégiées, toutes les objections disparaîtraient.

M. MACDONALD: Le point soulevé par l'honorable député d'Edmonton aurait pu être discuté d'une manière beaucoup plus satisfaisante si la compagnie s'était présentée devant le Parlement avec un bill nouveau, par lequel elle demanderait à être constituée en corporation, en vertu d'une loi spéciale. Ce qu'il y a d'anormal dans le cas actuel, c'est qu'une compagnie instituée sous l'empire de la loi concernant les compagnies à fonds social, demande maintenant au Parlement de lui conférer des pouvoirs additionnels. Si elle s'adressait au Parlement et demandait une loi spéciale, lui conférant certains droits et privilèges, indépendamment des dispositions de la loi concernant les compagnies à fonds social, l'anomalie en présence de laquelle nous nous trouvons n'existerait pas. Peu importe que la chose ait été faite une fois, deux fois ou vingt fois; je dis que le Parlement a tort d'accorder des pouvoirs additionnels, en vertu d'une loi spéciale, à une compagnie instituée sous l'empire de la loi concernant les compagnies à fonds social.

M. AMES: A moins que les autres compagnies puissent obtenir le même privilège, par le même moyen.

M. MACDONALD: Je ne vois pas où mon honorable ami veut en venir.

M. AMES: Les autres compagnies qui désireront exercer ce privilège pourront s'y faire autoriser, en adoptant la même procédure.

M. MACDONALD: Ces compagnies devraient s'adresser au Parlement et se faire autoriser, en vertu d'une loi spéciale, indépendamment de la loi concernant les compagnies à fonds social. Le Parlement pourrait constituer la compagnie et l'autoriser à acquérir les biens, les droits et les privilèges de la "Canadian Explosives Co. Limited." et voter une loi spéciale, définissant clairement les droits de la nouvelle compagnie. C'est ainsi que l'on procède bien souvent devant les législatures provinciales et ici même. Cela vaut mieux qu'une loi spéciale conférant des pouvoirs additionnels à une compagnie intitulée sous l'empire de la loi concernant les compagnies à fonds social.

Dans cinq ans d'ici, comment un avocat pourra-t-il conseiller un client qui viendra le consulter concernant les droits de la "Canadian Explosives Co., Limited", sans faire des recherches considérables à travers toute la législation fédérale. Cette compagnie se trouvera à exister sous une fausse étiquette; elle arborera un drapeau qui n'est pas le sien. Instituée sons l'empire de la loi concernant les compagnies à fonds social, elle jouira de privilèges conférés par une loi spéciale. C'est le grand défaut que je trouve à cette loi. C'est sur ce point que j'ai basé ma première opposition au bill. Mon honorable ami a mentionné certaines autres compagnies qui ont obtenu des droits semblables dans la Nouvelle-Ecosse. Elles les ont obtenus, non pas parce qu'elles étaient instituées sous l'empire de la loi concernant les compagnies à fonds social, mais parce que ces

droits leur étaient conférés par des lois spéciales.

M. AMES: L'échantillon de certificats que j'ai ici et que nous avons l'intention de reproduire, mot à mot, est celui de la " Dominion Steel Co."

M. MACDONALD: La " Dominion Steel Co." n'a pas été autorisée à émettre des certificats d'actions, parce qu'elle n'a été constituée ni sous l'empire de la loi concernant les compagnies à fonds social ni par une loi spéciale passée subséquemment, mais parce qu'une charte spéciale comportant le droit d'émettre des certificats d'actions lui a été accordée par la législature de la Nouvelle-Ecosse. C'est ce que je voudrais que l'on fît dans le cas présent. Où cette compagnie fait-elle affaires et quels en sont les directeurs?

M. AMES: La compagnie a son bureau principal à Montréal et je crois que M. McMaster en est le président.

M. MACDONALD: Où sont situées les usines?

M. AMES: Il y en a plusieurs. Cette compagnie qui est une ancienne institution, a succédé à la " Hamilton Powder Co". C'est un fusionnement de plusieurs compagnies engagées dans la fabrication des poudres et des explosifs.

M. MACLEAN (Halifax): Sous certains rapports, je partage entièrement l'opinion émise par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), mais non dans l'application qu'il veut en faire au cas actuel. L'an dernier et cette année, un ou deux bills ont été déposés pour changer les noms des compagnies instituées en vertu de la loi concernant les compagnies à fonds social et, chaque fois, j'ai profité de l'occasion pour protester. Le temps du Parlement ne doit pas être occupé par de semblables discussions et nos statuts ne devraient pas être encombrés par de semblables lois, vu que le nom d'une compagnie peut être changé sous l'empire des dispositions de la loi concernant les compagnies à fonds social.

Dans le cas présent, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Saint-Antoine, vu qu'il n'y a rien dans la loi des compagnies concernant l'émission des certificats d'actions, la compagnie n'avait d'autre recours que de s'adresser au Parlement, au moyen d'un bill spécial, et je considère que l'objection de l'honorable député de Pictou n'a pas sa raison d'être. Il y a certainement des inconvénients à ce que les compagnies s'adressent trop souvent au Parlement pour en obtenir des pouvoirs au moyen de lois spéciales et c'est pourquoi le gouvernement devrait amender la loi concernant les compagnies, de manière à autoriser toutes les compagnies à émettre des certificats d'actions; cela nous débarrasserait d'un grand nombre de bills concernant des compagnies particulières. La rédaction d'un amendement comme celui que je propose serait une affaire d'une heure. Je me rappelle qu'il y a quelques années, la Chambre a voté un bill autorisant les compagnies à émettre des certificats d'actions mais, malheureusement à mon point de vue, ce bill a été rejeté par le Sénat. Je conseillerais au Gouvernement de revenir à la charge le plus tôt possible, car les pouvoirs demandés par le bill actuel sont légitimes et nécessaires dans le cours ordinaire des affaires d'un très grand nombre de compagnies, au Canada.

M. HAZEN: Je ne vois rien d'exceptionnel ni d'anormal dans le fait qu'une compagnie instituée sous l'empire de la loi des compagnies s'adresse au Parlement pour en obtenir des pouvoirs qu'elle peut légitimement posséder, dont elle a besoin dans le cours ordinaire de ses opérations et qui ne peuvent pas lui être conférés sous l'empire de la loi des compagnies. Nous avons, sur ce point, beaucoup de précédents, dans ce Parlement et dans la législature provinciale. Dans la province du Nouveau-Brunswick, où mon honorable ami et collègue, l'honorable député de Saint-Jean et moi avons agi successivement comme procureur général, certains pouvoirs spéciaux ont été donnés à des compagnies originairement instituées sous l'empire de la loi des compagnies, parce qu'elles représentaient que l'exercice de ces pouvoirs leur était indispensable dans la conduite de leurs opérations. Le principe a été reconnu par les législatures et par le Parlement fédéral et nous devons en conclure que, dans l'intérêt de la bonne administration de ces compagnies, il y a lieu de les autoriser à émettre des certificats d'actions, puisqu'il n'y a rien dans la loi des compagnies pour leur conférer ce privilège. De semblables pouvoirs ont été conférés ici dans trois autres cas et quelle raison plausible peut-on donner pour refuser la même autorisation dans le cas actuel, pourvu que le bill soit régulièrement rédigé et comporte les garanties nécessaires. Je considère qu'il est à propos de faire les réserves qui ont été proposées et de stipuler dans la loi que ces certificats d'actions ne pourront être émis que conformément aux règlements de la compagnie. Puisque l'honorable député de Saint-Antoine se déclare prêt à accepter cette restriction, je ne vois pas pourquoi le Parlement refuserait à cette compagnie un privilège qu'il a déjà accordé à d'autres.

Je crois que nous partageons tous l'avis de l'honorable député d'Halifax et que nous comprenons que la loi des compagnies devra être modifiée de manière à autoriser toutes les compagnies à émettre des certificats d'actions. Mais cette loi des compagnies n'a pas été amendée depuis un certain nombre d'années et il y aurait certaines autres modifications à y apporter. De nouvelles conditions ont surgi, de nouvelles lois ont été votées dans d'autres pays et

il n'y a aucun doute que, dans un avenir rapproché, nous aurons à étudier sérieusement la question et à introduire dans la loi actuelle certaines dispositions nécessitées par les conditions nouvelles qui existent depuis quelques années. Il serait facile, comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Halifax, de rédiger un amendement statuant sur le cas spécial qui nous occupe. Mais au lieu de procéder en détail, je crois qu'il serait préférable d'attendre à la prochaine session pour faire une étude approfondie de toute la question et d'apporter à la loi tous les changements que nécessite l'intérêt public.

M. PUGSLEY: Il me fait plaisir de constater que le ministre de la Marine est convaincu de la nécessité de modifier le bill dans le sens que j'ai indiqué. Mais il y a encore un autre amendement qui devrait être fait. Il aurait pour effet de faire concorder le bill avec les dispositions de l'article 37 de la loi anglaise, concernant les compagnies à fonds social. Mon honorable ami comprendra que si le bill est adopté, les porteurs de certificats d'actions n'auront absolument aucune voix dans l'administrataion des affaires de la compagnie. Si quelque chose allait mal et si les porteurs de certificats désiraient avoir une réunion des actionnaires, ils ne pourraient pas l'obtenir, parce que, sous l'empire de ce bill, pour toutes fins que de droit, ils cessent d'être actionnaires, pour devenir porteurs de certificats d'actions.

M. AMES: Ne pourraient-ils pas changer leurs certificats contre des actions?

M. PUGSLEY: Ils pourraient avoir des objections à cela. Dans les règlements qui font partie de la loi anglaise concernant les compagnies à fonds social, il y a une disposition très sage qui est ainsi conçue:

Le porteur d'un certificat d'actions peut, en tout temps, déposer le certificat au bureau de la compagnie, et tant que le certificat demeure ainsi déposé, le déposant a le même droit de signer une convocation d'assemblée, d'assister, de voter et d'exercer tous les privilèges d'un actionnaire, à toute assemblée tenue au moins deux jours francs après la date du dépôt, que si son nom était inscrit dans le régistre des membres de la compagnie, comme porteur des actions mentionnées sur le certificat déposé. Pas plus d'une personne sera reconnue comme déposant du certificat d'actions. La compagnie après en avoir été avertie par écrit, deux jours à l'avance, fera remise au déposant du certificat déposé.

Cette disposition est très importante. Si en aucun temps, les porteurs de certificats jugent qu'il y a lieu de convoquer une assemblée, ils ont le droit d'en exiger la convocation, d'assister à la séance, de voter et de prendre part aux délibérations. Mais en vertu du bill actuel, s'il est adopté tel que redigé, du moment qu'un actionnaire accep-

tera un certificat d'actions, il cessera, par le fait même, et pour toutes fins que de droit, d'être membre de la compagnie; il n'aura aucune voix dans l'administration des affaires et il ne pourra pas exiger la convocation d'une assemblée pour discuter les affaires de la compagnie.

M. AMES: Le règlement anglais que l'honorable député vient de citer est reproduit, presque mot pour mot, au dos du certificat de l'échantillon de certificat que j'ai ici.

M. PUGSLEY: Raison de plus pour le mettre dans la loi.

M. AMES: Voici ce qu'il y a au dos du certificat:

Le porteur d'un certificat qu'il aura déposé au bureau de la compagnie ou à tout autre endroit que les directeurs désigneront, pas moins de trois jours avant une assemblée des actionnaires de la compagnie, recevra un billet ou procuration l'autorisant à assister, à voter et à exercer les droits d'un membres de la compagnie, à cette assemblée concernant les actions pour lesquelles le certificat ou les certificats auront été déposés, et après l'assemblée, le ou les certificats lui seront remis ou remis au porteur du billet ou procuration.

M. PUGSLEY: Il est évident que ceci a été copié sur les conditions inscrites au dos d'un certificat d'actions d'une compagnie anglaise.

M. AMES: En effet.

M. PUGSLEY: En Angleterre, ces conditions font partie de la loi et bien que nous nous occupions dans le moment d'une compagnie hautement respectable, qui saura protéger les droits des porteurs de certificats, nous n'en créons pas moins un précédent. Trois autres compagnies ont déjà obtenu ce privilège et si ce bill est adopté, le premier député qui déposera un autre bill semblable ne manquera pas de dire que quatre compagnies ont déjà été autorisées à émettre des certificats d'actions. Le précédent deviendra de mieux en mieux établi et il vaudrait mieux y mettre fin.

M. BARNARD: Le règlement que l'honorable député vient de citer se trouve-t-il à l'annexe A de la loi anglaise concernant les compagnies, ou fait-il partie de la loi même?

M. PUGSLEY: Il se trouve à l'annexe A.

M. BARNARD: Je crois que les conditions mentionnées à l'annexe A ne sont que des règlements mais que dans la loi même, il y a une disposition concernant les certificats d'actions. Sous l'empire de la loi anglaise, ces conditions sont presque invariablement observées dans l'institution d'une compagnie, mais elles peuvent con-

tenir, ou ne pas contenir, les dispositions dont parle l'honorable député.

M. PUGSLEY: C'est possible, mais il me semble que c'est une excellente précaution à prendre et le promoteur du bill me paraît être aussi de cet avis. Si cette disposition est sage, elle devrait être mise dans la loi. L'annexe A fait partie de la loi anglaise. Qu'est-ce que l'honorable député prétend en disant que ces règlements peuvent être laissés de côté?

M. BARNARD: J'ai voulu dire que lorsque l'on institue qu'une compagnie à fonds social sous l'empire de la loi anglaise, a moins que les actionnaires qui demandent à être érigés en compagnie n'adoptent des règlements différents, ceux de l'annexe A s'appliquent à la compagnie. Ceux qui demandent l'autorisation sont libres d'accepter ou de ne pas accepter les règlements de l'annexe A. S'ils ne les acceptent pas, ils peuvent faire, pour la régie interne de la compagnie, les règlements qu'ils jugent à propos, pourvu qu'ils ne soient pas ultravires et n'aillent pas au delà de la portée de la loi. Les articles de la loi qui autorisent l'émission de certificats d'actions pourvoient expressément à l'adoption d'un règlement comme celui dont l'honorable député vient de nous donner lecture, mais les actionnaires sont libres de l'adopter ou de ne pas l'adopter.

M. PUGSLEY: Je ne doute pas que la prétention de mon honorable ami soit bien fondée; mais le règlement de l'annexe A ne peut être remplacé que par un autre, adopté par la compagnie et faisant partie de sa constitution. Les règlements de ces compagnies ne sont-ils pas sujets à l'approbation du régistraire, en vertu de la loi anglaise concernant les compagnies à fonds social?

M. BARNARD: Je ne le crois pas. Le contrat de la société doit être signé et imprimé, de la même manière que le projet de l'association, et tout actionnaire d'une compagnie est censé en connaître les règlements. Quand il achète des actions, il est supposé savoir ce à quoi il s'engage. Pourvu que les règlements ne donnent pas aux actionnaires des pouvoirs excédant les attributions de la compagnie, ces derniers sont tenus de sy conformer.

Sur l'article 1 (émission de share-warrants).

M. PUGSLEY: Je suppose que mon honorable ami (M. Ames) proposera que l'article soit amendé par l'addition des mots "si le règlement y pourvoit", à la suite du mot "peut".

M. AMES: Oui.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 3 (remise et annulation).

M. PUGSLEY: Cet article devra être amendé de manière à être ainsi conçu: "Le porteur d'un share-warrants a, subordonnément aux règlements de la compagnie droit sur remise de tel warrant, etc."

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 4 (jusqu'à quel point le porteur est actionnaire).

M. PUGSLEY: Cet article dit: "si les directeurs en décident ainsi par un règlement". Je ne permettrais pas aux directeurs de faire des règlements. L'article devrait dire "si les règlements en décident ainsi".

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 6 (pouvoir des directeurs de changer les conditions de l'émission).

M. PUGSLEY: Il y a des objections à permettre de changer les conditions après que le certificat a été émis et, par conséquent, je propose d'éliminer les mots "avant ou après".

M. MACLEAN (Halifax): Les mêmes dispositions existent dans la loi anglaise et elles ont fait leurs preuves.

M. PUGSLEY: Si ces conditions existent dans la loi anglaise, je ne m'y opposerai pas. La première ligne de l'article 6 devra être changée et devrait dire "les règlements peuvent déterminer les conditions" et non pas "les directeurs peuvent déterminer les conditions."

M. AMES: C'est parfait.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Il est fait rapport du bill.

FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. HUGH H. McLEAN (Sunbury et Queens): J'ai gardé une profonde impression du discours prononcé par l'honorable député de York-sud (M. Maclean). Il est bien connu comme un rude joûteur et c'est avec un vif plaisir que je l'ai entendu demander aux deux partis de s'entendre sur cette question. Il est en faveur d'un service naval canadien ou d'une marine canadienne; il voudrait que nos navires fussent construits au Canada; il appuie la résolution que nous discutons en ce moment et qui demande que le Canada fasse construire, en Angleterre, trois des plus puissants navires que l'argent et la science peuvent procurer. Il voudrait que le Gouvernement et le parti libéral s'entendissent sur une politique unique et il a résumé sa pensée par une citation très appropriée:

I like to see them run
Like the horses of the sun,
All abreast.

Il serait grandement à désirer, monsieur l'Orateur, que les deux partis politiques s'entendissent sur toutes les questions impériales, sur toutes les questions concernant l'aide navale à donner à l'Angleterre.

Depuis trois ans, j'ai eu l'occasion de faire deux voyages en Angleterre et je me suis constamment efforcé d'obtenir tous les renseignements possibles sur les questions navales, mais je dois admettre que plus j'étudie le sujet, plus je suis convaincu de l'incompétence des non-initiés concernant les besoins d'un service naval. L'amirauté change et corrige continuellement son programme. La marine anglaise a fait, depuis cinq ans, plus de progrès qu'elle n'en a jamais faits durant les siècles précédents.

Permettez-moi de donner un exemple de l'évolution du cuirassé d'escadre, à partir de l'année 1856: Le "Thunderbolt", 1,973 tonnes; vitesse, 5 nœuds; longueur, 186 pieds; 16 canons chargeant par la gueule; coût, 80,000 louis. Les dimensions et le prix sont allés sans cesse en augmentant, jusqu'à ce que nous arrivions au meilleur type de predreadnought, le King Edward VII et Lord-Nelson, 1905-1907. Il y avait dix navires de cette classe: 16,350 tonnes; 18,000 chevaux-vapeurs; vitesse, 18 nœuds; longueur, 425 pieds; armement, 4 canons de 12 pouces, 4 de 9 pouces, 10 de 6 pouces; poids d'une seule décharge, 5,920 livres; coût, £1,473,345. Ce type fut inauguré en 1906-1907. Le caractère distinctif du type dreadnought réside dans la puissance de l'armement et la vitesse. Jusqu'à ce moment, aucun cuirassé moderne n'avait porté plus de 4 canons de 12 pouces et n'avait atteint une vitesse supérieure à 10¼ nœuds.

Sur les dreadnoughts on installa dix canons de 12 pouces, à une plus grande élévation du niveau de l'eau, avec un meilleur point d'observation que le "King Edward", une plus grande force de résistance, trois nœuds de plus, un champ d'action plus étendu, puisqu'ils pouvaient prendre un approvisionnement de charbon leur permettant de faire 5,080 milles en mer, à une vitesse réduite et environ 3,000 milles, à 18 nœuds ¼. Pour protéger le navire contre les explosions sous-marines, la coque fut divisée en un plus grand nombre de compartiments étanches. Huit des canons de douze pouces pouvaient faire feu à bâbord et à tribord et quatre ou six des canons de 12 pouces pouvaient faire feu en avant ou en arrière. Le dreadnought avait 65 pieds de plus long et 4 pieds de plus large que le "King Edward"; il coûtait 1,813,100 louis.

Comme résultat, l'Allemagne et les autres nations cessèrent de construire d'autres navires pour adopter le type dreadnought. L'Angleterre a continué à augmenter les proportions et la puissance de ce type de cuirassé et nous avons aujourd'hui l'"Orion", 1910-1911, et quatre navires de cette classe que l'on appelle super-dreadnoughts:

M. McLEAN (Sunbury et Queens).

22,500 tonnes; 27,000 chevaux-vapeur; vitesse maximum 23 nœuds; vitesse moyenne 21 nœuds; longueur 545 pieds; largeur 88.5 pieds; armement, 10 canons de 13.5 pouces, 16 de 4 pouces, 3 tubes lance-torpilles; poids de la décharge, 12,500 tonnes; coût, 1,900,000 louis. Nous aurons cinq navires de la classe "King George V" qui seront complétés cette année. Ils ressemblent beaucoup aux navires de la classe "Orion" par l'armement et le blindage. Il est impossible de se procurer des renseignements concernant les cuirassés en construction ou devant être construits prochainement. On prétend cependant qu'il y aura encore un progrès dans les dimensions et l'armement. On se demande naturellement où cela s'arrêtera.

Pour mieux faire comprendre les différents types des navires de guerre je citerai les définitions données par l'Annuaire naval.

Cuirassé d'escadre: Un navire destiné spécialement à aller à la rencontre d'une flotte ennemie et à porter le coup décisif.

Grand croiseur: Un navire unissant la vitesse et les autres qualités essentielles d'un croiseur, à un armement et un blindage suffisants pour lui permettre de prendre place dans la ligne du combat, aux côtés des cuirassés d'escadre.

Croiseur: Un navire de guerre de grande vitesse, généralement envoyé en éclaireur, pour protéger le commerce, ou pour un service spécial. Il y a des croiseurs de différentes catégories: (a) le croiseur cuirassé, un navire ayant un blindage vertical extérieur; (b) le croiseur protégé, un navire dont le pont seul est protégé; (c) le croiseur non protégé, un navire de croisière, sans protection.

Permettez-moi maintenant de donner une description du grand croiseur, dernier modèle—"le plus grand et le plus puissant navire de guerre que la science peut construire et que l'argent peut procurer" et qu'on appelle "croiseur cuirassé type dreadnought". Les plus récents navires de ce type sont le "Lyon", le "Princess-Royal" et le "Queen-Mary". Le "Lyon" et le "Princess-Royal" ont 660 pieds de longueur de 88 pieds 6 pouces de largeur, un tirant normal de 28 pieds, un déplacement de 26,350 tonnes et une puissance de 70,000 chevaux-vapeur. On prétend que le "Tiger", le dernier navire de cette classe mis en chantier aura une puissance de 100,000 chevaux-vapeur; l'armement consiste en huit canons de 13·5 pouces et 16 canons de 4 pouces. Les gros canons sont placés sur la ligne centrale, et tous les huit peuvent être manœuvrés de manière à commander un horizon considérable, à tribord et à babord. Le "Queen-Mary", qui a été lancé au mois de mars 1912, aura un déplacement de 27,000 tonnes et le "Tiger", qui est actuellement en chantier, sera encore plus grand et

en plus de ses canons de 13·5 pouces, il aura des canons de 6 pouces.

Ils sont munis de deux tubes lance-torpilles de 20 pouces; ce sont les premiers navires dont le coût de construction dépassera deux millions de livres. Voici comment se répartit le coût du "Lyon":

Agencement et armement de la coque..	£ 987,345
Propulseurs et autres machines.. ..	499,303
Affûts de canons, tubes lance-torpilles, etc..	334,222
Canons..	118,300
Coût d'installation..	118,528
	£3,057,708

Voyons la vitesse énorme que ces navires peuvent atteindre. Celle du "Princess Royal" est, à son maximum, de 34·7 nœuds, environ 40 milles terrestres. Elle égale la vitesse d'un express rapide et sa vitesse moyenne représente 33½ nœuds. C'est le type des navires que l'amirauté a mentionnés dans son mémoire comme étant les vaisseaux les plus puissants et les mieux équipés que peut construire la science aidée de l'argent. C'est la classe des vaisseaux qu'on serait en droit d'espérer que le Canada construisît; ils resteront la propriété exclusive du Canada qui les prêtera à l'amirauté britannique jusqu'au jour ou lui-même pourra en avoir besoin.

Lord Fisher, l'un des lords les mieux renseignés sur toutes ces questions, a dit:

> La vitesse l'emporte aujourd'hui sur les caprices de la température. Elle permet de tirer avantage de tout et, en tant que la manœuvre est concernée, on doit tenir compte, avant tout, de la vitesse et du moment qu'on se trouve dans une position avantageuse, si l'on a tant soit peu de jugement, l'intéressé ne permettra jamais à l'ennemi de sortir d'une position qui le met en quelque sorte à sa merci.

J'en arrive maintenant à la description des canons. Pour ce faire, j'ai suivi ce qu'on appelle le "British riflle and Ordnance Tables". Les canons que fabriquent des fondeurs particuliers sont plus pesants et plus longs que n'apparaissent l'être ceux dont je viens d'indiquer les dimensions et le poids, d'après les données que j'ai pu recueillir.

Le canon de 13·5 pouces a une longueur de 433 pouces, soit de plus de 36 pieds; il pèse 69 tonnes; il peut lancer un projectile pesant 1,250 livres. Le boulet qu'il lance peut perforer, à 3,000 verges, une plaque de fer malléable ayant une épaisseur de 25 pouces. Son feu a un effet appréciable sur un cuirassé moderne stationné à environ 4 milles de distance; il devient excessivement meurtrier si le navire attaqué se trouve dans un rayon de 25,000 verges. Lorsque nous songeons que les dreadnoughts du type le plus récent seront armés de ces pièces puissantes, nous sommes effrayés, malgré nous, à l'idée de la concentration d'unités de combat aussi formidables lors des grandes batailles navales de l'avenir.

Le canon de 6 pouces est la limite des pièces d'artillerie à tir rapide. Le projectile qu'il lance pèse 100 livres; le poids de cette pièce d'artillerie est d'environ 7 tonnes; sa longueur représente 269·5 pouces, soit plus de 22 pieds; il peut perforer à 1,000 verges de distance une plaque de fer laminé ayant une épaisseur de 18 pouces; si le navire attaqué se trouve à une distance de 3,000 verges, le boulet lancé par la même pièce d'artillerie peut perforer une plaque de fer laminé ayant une épaisseur de 11·6 pouces.

Le canon de 4 pouces lance un projectile pesant 25 livres; à une distance de 1,000 verges le boulet qu'il envoie pénètre dans une plaque de 5·4 pouces d'épaisseur; à une distance de 3,000 verges, son obus perfore une plaque ayant une épaisseur de 3 pouces; la pesanteur du canon est de 26 quintaux; sa longueur, de 120 pouces, soit 10 pieds.

Cela me rappelle les récriminations que nous avons entendues à propos du "Niobé". Ceux qui se sont permis ces critiques n'avaient évidemment pas étudié ce dont ils parlaient. Il est vrai qu'on ne construit pas de navires de cette classe aujourd'hui; cependant, il est également certain que le "Niobé" est armé de canons de 6 et de 4 pouces, sans compter nombre d'autres pièces de différente nature. Si on le considère comme simple navire-école, on doit reconnaître que ce vaisseau est bien celui que le Canada pouvait choisir entre tous, à ce point de vue.

M. PUGSLEY: C'était pour atteindre ce but que l'ancien gouvernement l'a acheté.

M. McLEAN: Je ne citerais pas le "Niobé" comme exemple de croiseur moderne rapide. Cependant, je dis qu'étant donnée la fin pour laquelle on l'a acheté—enseigner à nos marins comment se servir de canons de cette dimension—ce navire était spécialement outillé. Que les honorables membres de la Chambre me permettent de leur dire que les navires dont on se sert en Grande-Bretagne comme navires-écoles ne possèdent pas de canons plus gros. On n'y trouve pas de ces grands canons de 12 et de 13·5 pouces.

Arrivons-en maintenant à la classe des torpilleurs. Les dimensions de ces derniers ont augmenté dans des proportions énormes. L'amirauté a défini ce qu'on doit entendre par "contre-torpilleur". Ces navires ont un déplacement de 2,170 tonneaux et sont mûs par 30,000 chevaux-vapeur. Leur vitesse est de 38 nœuds. Que l'on tienne donc compte de ce détail important. Si l'on se rappelle qu'un nœud équivaut à environ un mille et un tiers, on constate que l'on a ici un navire d'une vitesse de 43 à 44 milles à l'heure. Ce vaisseau est pourvu de 4 canons de 4 pouces. C'est le type du

navire qui servira de contre-torpilleur. On l'envoie à la recherche et à l'attaque des torpilleurs qu'il doit couler ou désemparer. Il va sans dire que ce navire doit avoir une grande vitesse. Le type le plus récent du torpilleur se retrouve dans le "Warrego", construit pour l'Australie. Bâti en Angleterre, il fut envoyé par parties en Australie où l'on réunit ces dernières. Ainsi, lorsqu'on entend parler des choses merveilleuses accomplies par l'Australie, on doit compulser les documents officiels pour constater que l'on a dû expédier ce navire par parties des chantiers maritimes anglais.

Viennent ensuite les sous-marins dont le nombre n'est pas considérable, certes. Il est presque impossible d'obtenir une description du type le plus récent de ces navires. Cependant, je vais rappeler comment l'Annuaire de la marine de guerre décrit la dernière de ces unités de combat, d'après la date de sa construction. Ce navire fut construit en 1910. Sa longueur était de 135 pieds; sa profondeur de 13½ pieds; il pouvait transporter 321 tonneaux; sa vitesse était de 13 nœuds à la surface de l'océan et de 10 nœuds lorsqu'il était submergé.

Je vais parler maintenant de l'engin de destruction le plus merveilleux qui se peut trouver, le torpilleur automobile. Ce dernier peut transporter plus de 300 livres de fulmi-coton et cela à une vitesse de 27 milles sous l'eau et, en se dirigeant sur le compas, perforer un navire qui se trouve à une distance de quatre mille et demi au moins. Voici une unité dont l'efficacité serait grandement appréciée au point de vue de la protection du littoral. Je mentionne tous ces faits, parce que j'estime qu'avant d'en arriver à l'autre aspect de la question et à la marine de guerre du Canada, il convient que la Chambre se rappelle les différents types de navires dont l'amirauté britannique se sert aujourd'hui dans les eaux anglaises, afin que nos adversaires puissent déterminer la classe de navires de guerre qui convient le mieux à l'emploi que nous en voulons faire au Canada.

Nous devrions étudier dans tous ses détails la question des différents services qui se rattachent à un navire de guerre; nous pourrions demander avec avantage l'avis et le concours des meilleurs experts en la matière. Il m'arrive quelquefois de croire que moins quelqu'un connaît une question de cette nature, plus il possède qualité pour exprimer une opinion très sensée à son endroit. Je suis convaincu que les deux côtés de la Chambre tombent d'accord sur le principe d'un service naval canadien. Tous nous reconnaissons que ce service doit être efficace en vue de la protection de notre littoral; qu'il devrait être en mesure d'assister la Grande-Bretagne en cas de guerre. Qu'on me permette de citer le paragraphe 7 du mémoire de l'amirauté:

L'expansion rapide que le commerce maritime du Canada a prise et l'immense valeur

M. McLEAN (Sunbury et Queens).

des cargaisons canadiennes qui traverse les eaux britanniques et celles du Canada, s'imposent ici à l'étude.

Il fournit ensuite des états qui indiquent le total énorme pour la dernière année de £72,000,000 et le tonnage général des navires canadiens de plus de 718,000 tonneaux. Le Canada occupe aujourd'hui le huitième rang parmi les nations qui possèdent le plus grand nombre de navires. Plus de 60 pour 100 de notre commerce prend la route océanique. L'heure est donc venue, semble-t-il pour ce Parlement de s'occuper du grave problème de la création d'un service naval canadien, service qui aura son importance et son utilité quant à la fin pour laquelle on l'établira. Je citerai encore ce qui suit du mémoire de l'amirauté:

La Grande-Bretagne conserve encore le pouvoir, en concluant des conventions spéciales et en mobilisant une partie de ses réserves, d'envoyer, sans encourir de désastre dans ses eaux, une escadre de navires de guerre et de croiseurs efficaces se joindre à la marine de guerre royale d'Australie et aux escadres britanniques stationnées dans les eaux de la Chine et dans celles du Pacifique, à la défense de la Colombie-Anglaise, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Ces possessions sont également protégées et leurs intérêts sauvegardés par le pouvoir et par l'autorité de la Grande-Bretagne aussi longtemps que sa puissance navale reste intacte.

Les honorables membres de la Chambre constateront, en tenant compte de cette assertion, qu'en tant que le littoral du Pacifique est concerné, l'Angleterre, à l'heure qu'il est, avec sa forte escadre stationnée dans la mer de Chine peut nous assurer la protection dont nous pouvons avoir besoin pour notre littoral du Pacifique. Cela semblerait régler la question, du moins pour les dix années prochaines, de ce que nous pouvons faire en vue d'assurer cette protection en fournissant des navires de guerre. Quant au littoral de l'Atlantique, nous serions protégés d'abord par cette grande muraille d'acier que l'Angleterre a élevée dans la mer du Nord; on pourrait avoir raison de croire qu'en cas de guerre, l'Allemagne, pas plus qu'une autre grande puissance continentale ne réussirait à envoyer au Canada aucune de ces grandes unités de combat, puisqu'elle ne pourrait disposer que de navires de guerre de troisième ou de quatrième classe. En ce qui a trait à la protection du golfe Saint-Laurent, nous pouvons observer que l'une de ses entrées est le détroit de Belle-Isle dont la largeur est presque nulle et dont la longueur, par contre, est de 40 milles. Un ou deux contre-torpilleurs et sous-marins pourraient facilement garder l'entrée de cette nappe d'eau; on pourrait même y placer des mines, ce qui la protégerait encore plus. L'autre entrée du golfe est le détroit de Cabot, entre le Cap-Ray et le Cap-Nord—c'est-à-dire entre le Cap-Breton et Terre-

neuve. Deux contre-torpilleurs et un croiseur-éclaireur se trouvant dans ces eaux, il serait difficile à un navire de geurre, s'il n'était pas du type des dreadnoughts, de passer par cette entrée. Après avoir quitté Québec, ce navire devra traverser 600 milles d'eau protégés avant d'atteindre la haute mer où il pourra se compter à l'abri d'une attaque possible, puisque tenter de le trouver, serait chercher une aiguille dans un voyage de foin.

Et quant à la baie de Fundy, les marins devraient nécessairement se tenir au large des récifs Muir; ils seraient obligés de passer entre Gannet-Rock et l'île Brier. L'entrée est si étroite—de seize milles seulement—qu'il serait facile de la garder et de la protéger; le port de Halifax et nos autres ports pourraient être facilement protégés par le feu de batteries installées sur la terre ferme, par des sous-marins et par des mines disposées à propos.

Nous devrions posséder nos propres contre-torpilleurs, nos propres sous-marins et nos propres torpilleurs, car ce serait insensé d'imaginer que l'Angleterre pourrait nous envoyer ces types de navires de guerre secondaires après que la guerre aurait été déclarée et qu'importe le besoin pressant que nous en aurions. L'amirauté commande que les navires éclaireurs ainsi que les contre-torpilleurs soient munis de turbines et d'engins à huile. Cette méthode de se procurer la force motrice est très simple et d'application facile; l'installation nécessiterait de légères modifications au-dessous du pont et sur ce dernier même, ce qui permettrait de payer une solde plus élevée à ceux qui entreraient dans ce service et qui se recruteraient parmi une classe de gens dignes de respect.

Quant à la manœuvre de ces navires, je puis dire que nous avons le Niobé qui est spécialement adapté aux fins d'un navire-école. Nos pêcheurs nous fournissent le type le plus parfait d'hommes destinés à cet ouvrage; fils hardis de l'océan, ne le cédant à personne en courage et dans toutes les qualités qui font les marins véritables—hommes qui, lorsque l'océan se soulève sous l'effort de la tempête courent des périls dont la seule pensée porte l'effroi chez les habitants des villes, des villages et des bourgs qui bordent la côte. Avec un peu d'entraînement, ils pourraient accomplir les devoirs que les marins remplissent ordinairement à bord d'un navire de guerre. Nous savons tous qu'à bord des navires de guerre on a besoin de spécialistes de grande expérience, tels que canonniers, ingénieurs, opérateurs de télégraphe sans fil et de signaux; jusqu'à ce que des Canadiens se perfectionnent dans cette division du travail, nous devons compter sur l'Angleterre qui nous fournira les hommes dont nous aurons besoin. Toutefois, nous devrions espérer voir le jour où nous pourrions compter sur les services d'officiers et de marins canadiens ayant reçu l'entraînement nécessaire et qui prendraient charge de nos navires de guerre canadiens.

A la conférence navale de 1907, lord Tweedmouth déclarait:

On peut posséder les navires les plus superbes, les canons, l'armement les plus perfectionnés, mais si les hommes que l'on a sous ses ordres n'ont pas suivi l'entraînement voulu, ces canons, cet armement et ces navires eux-mêmes sont absolument inutiles.

Il devrait nous être possible de faire subir au Canada à un groupe considérable de personnes l'entraînement nécessaire à la création d'une réserve navale, ce qui nous permettrait de fournir à l'Angleterre, en cas de guerre, la meilleure classe d'hommes qu'on pourrait trouver pour faire la besogne ordinaire à bord d'un navire de guerre. Nous devrions pouvoir facilement trouver parmi nos pêcheurs des volontaires qui se chargeraient de ce service au cours des mois d'hiver. Ils sont habitués à la mer; leur esprit est pratique; ils sont hardis et braves; avant trois ans nous posséderions un corps nombreux d'hommes pouvant former une réserve de marine efficace, toujours prêts à prendre place aux premières lignes de combat.

Voici l'opinion d'un membre du conseil de l'amirauté dont l'avis est hautement prisé:

Dans les discussions relatives à la marine de guerre, on s'occupe presque exclusivement d'augmenter le nombre des unités de la flotte. Ce sont les marins, non les navires, qui remportent les batailles. Dans un cas d'urgence, on peut terminer en moins de deux ans la constructions des plus gros navires de guerre; mais il faut deux fois ce temps pour faire l'instruction d'un canonnier ou d'un homme de service à bord d'un torpilleur; l'instruction d'un officier juniro responsable prend au moins sept ans. Ceux dont on a besoin aujourd'hui pour la marine royale sont d'abord des hommes que l'on peut appeler en service en tout temps; ceux ensuite qui sont habitués à la vie que l'on mène journellement à bord d'un navire de guerre; en troisième lieux, ceux qui ont des aptitudes pour des travaux mécaniques plutôt que manuels. Dans une guerre maritime la victoire dépendra surtout, non pas du type des gros navires, mais de la qualité de nos hommes. Que notre tâche soit de voir à ce qu'il y ait un assez grand nombre de ces hommes, quel que puisse être le coût de leur entretien, qui, lorsque l'heure sonnera, rendront des services inappréciables. Le péril se trouve dans le petit nombre d'officiers et de marins qui font la manœuvre de ces navires.

Certains honorables membres de cette Chambre parlent de doter le Canada d'une marine de guerre; ils font allusion à la légère à la création d'une marine de guerre considérable, possédant des navires qui nous appartiendront en propre et sur lesquels le Canada exercerait un contrôle ab-

solu. Au point de vue de la théorie, cela semble beau. Qu'on me permette de dire que je suis en faveur d'une marine de guerre canadienne; toutefois, je tiens à ce qu'elle soit efficace et je ne désire aucunement que nous n'embrassions plus que ce que nous ne pouvons étreindre. On nous a cité l'Australie comme exemple; je tiens à rappeler aux honorables membres de cette Chambre le projet conçu par cette colonie et à lui demander de me dire s'ils estiment qu'il est à propos d'adopter cette attitude. Le rapport de l'amiral Henderson dit que la flotte de l'Australie comprendra huit cuirassés d'escadre, dix croiseurs protégés—lesquels, si je ne me trompe, on changera pour des croiseurs plus petits et plus légers—dix-huit contre-torpilleurs, douze sous-marins et des vaisseaux auxiliaires de ravitaillement au coût total de £23,000,000. Cela représente environ $115,000,000; le coût annuel de l'entretien de ces unités s'élèvera à £1,226,000, soit $6,000,000. Le projet de construction de ces navires embrasse une période de vingt-deux ans; pour exécuter ce travail il faudra un personnel de 18,000 ouvriers. Jusqu'à présent, l'Australie n'a pu s'assurer cette main-d'œuvre qu'elle a été obligée de faire venir d'Angleterre. Seul un petit nombre d'habitants de cette colonie a consenti à prendre du service dans cette marine de guerre, bien que la solde offerte soit deux fois et demie plus élevée que ne l'est celle que reçoivent les marins anglais. Il est certain que l'Australie pourra, avec le temps, faire l'instruction des officiers et des marins dont elle aura besoin; si le Canada établissait lui-même une marine de guerre, il lui faudrait plusieurs années avant que ceux qui prendraient charge des unités de cette flotte ne fussent complètement mis au cours de leur besogne. Voilà pourquoi nous devrions commencer cet ouvrage le plus tôt possible et nous assurer une réserve considérable de marins auxquels nous ferions faire les exercices nécessaires.

Le "Times" dans son numéro du 24 février dernier disait:

Le programme de construction des navires en ce pays s'exécute rapidement; à la fin de l'année le grand croiseur "Australia", les croiseurs de seconde classe "Melburne" et "Sydney" ainsi que les deux sous-marins, dont la construction se poursuit ici, seront prêts à faire voile pour l'Australie.

On expédie maintenant les matériaux qui serviront à la construction à Sydney du croiseur de seconde classe, le "Brisbane"; on espère qu'au cours du mois d'avril de l'année prochaine le gouvernement du Commonwealth predra formellement charge de la marine de guerre australienne.

Voici les navires qui figurent à la liste de la marine de guerre pour le mois de février et qui sont au service de l'Australie. La

M. McLEAN (Sunbury et Queens).

canonnière "Gayunda", commandant, le lieutenant W. H. F. Warren, M.R.A.;

La canonnière "Paluma", Williamston;

Le "Paramatta", à trois ponts, lieutenant H. J. Feakes, M.R.A.;

Le croiseur protégé (navire-école de réserve), commandant A. C. Dunn (retiré), M.R.;

Le "Tingira", navire-école pour cadets, commandant C. La Lewin, M.R.;

Le "Warrego", à trois ponts, dont on termine la construction à Sydney; et

Le "Yarra", à trois ponts, lieutenant-commandant T. W. Biddlecombe, M.R.A.

Navires en chantier.

"L'Australia", cuirassé d'escadre, dont MM. J. Brown et Cie terminent la construction à Clydebank;

Le "Melbourne", croiseur protégé, construit par MM. Cammell, Laird et Cie, Birkenhead et le Sydney, croiseur protégé, construit par la compagnie de construction de navires de Londres et Glasgow, Glasgow.

On parle ensuite d'une dépense de £17,000,000, soit $85,000,000 pour la construction de bassins et de magasins, ce qui forme pour les dépenses projetées un grand total de £88,000,000, ce qui représente environ $440,000,000. Quant à ce qui concerne le personnel, l'Australie espère avant l'expiration de ce laps de temps de vingt-deux ans, pouvoir compter sur les services d'officiers seniors qui auront terminé leur entraînement, alors que leurs officiers juniors auront complété le leur à une date beaucoup plus rapprochée. En attendant, l'Angleterre lui louera les services d'officiers et de marins. A l'heure qu'il est, l'Australie fait construire en Angleterre même un cuirassé d'escadre, l'"Australia", et deux croiseurs de seconde classe, le "Sydney" et le "Melbourne". Des sous-marins lui seront livrés au cours de ce mois. Ces navires auxiliaires comprennent un vaisseau de réparation, un autre de distillation, d'autres servant au transport de l'huile, à la mise en place des mines et autres auxiliaires. Il est intéressant de noter que lorsque les marins ordinaires qui font partie de la marine de guerre impériale reçoivent en Angleterre 1 schelling 6 deniers par jour, en Australie ceux qui font le même travail retirent 3 schellings. On peut constater par là que dans la plupart des cas la solde est de 100 p. 100 plus élevée et que la solde des officiers est d'environ 30 p. 100 plus élevée. Il faut aussi un montant considérable pour les frais de pension de ces officiers et de ces marins. Ainsi que nous le savons tous, l'Australie compte une population d'environ 5,000,000 d'âmes: elle est loin de posséder les grandes ressources du Canada et de jouir de la prospérité de ce dernier pays. Lorsqu'on nous parle de la création d'une marine de guerre canadienne, nous devons nous rappeler que nous n'entreprenons pas une tâche facile.

La situation de l'Australie diffère de celle du Canada. L'Australie a peur du Japon et, se trouvant si éloignée de l'Angleterre, elle peut avoir besoin d'une marine de guerre locale plus forte. On nous cite la marine de guerre de l'Argentine comme exemple. L'Argentine possède aujourd'hui une marine de guerre qui comprend les unités suivantes déjà construites, en voie de construction ou dont la construction est projetée:

	Construites.	En construction ou projetées.	Total.
Navires de 1re classe ..	3	2	5
Autres croiseurs protégés..	4	..	4
Croiseurs armés..	4	..	4
Croiseurs protégés.. ..	5	..	5
Chaloupes-torpilles.. ..	2	..	2
Contre-torpilleurs... ..	15	..	15
Sous-marin..	1	..	1
Bateaux-torpilles—			
(1) pouvant servir.. ..	8	21	29
(2) types plus anciens.	18	..	18
Total..	60	23	83

A la fin de l'année 1911 le personnel se répartissait comme suit: officiers, 763; sous-officiers et hommes, 7,147; réserve, 5,962; réserve spéciale, 5,449. On a permis à vingt officiers de se joindre à la marine de guerre des Etats-Unis pour suivre un cours d'entraînement. Sommes-nous prêts à acquérir une marine de guerre de cette importance et dont le coût probable représente $200,000,000? L'Argentine peut avoir besoin de cette marine de guerre, puisque'elle constitue une république indépendante. Mais exige-t-on cela de nous? L'Argentine a dépensé pour sa marine de guerre, au cours des deux dernières années, de $65,000,000 à $70,000,000, au bas chiffre. Les dépenses des Etats-Unis se chiffrent à $2.75 par tête de la population. Celles qu'encourraient le Canada représenteraient $20,000,000.

L'amendement déposé par l'honorable chef de la gauche stipule que tous les navires qui composeront les deux unités navales seront contruits au Canada, autant que possible. Il favorise l'idée de construire tous les navires au Canada, si l'on peut exécuter ce travail d'une façon raisonnable, pratique et rationnelle au point de vue des affaires. Nous devrions compter au Canada des chantiers considérables où nous pourrions construire des navires en acier. Tous les navires océaniques que nous possédons ont été construits en Angleterre et cette pratique se continue encore. Nous devrions représenter au Gouvernement la nécessité de construire au Canada tous les navires de guerre ainsi que les vaisseaux de l'Etat, même s'il fallait encourir une dépense additionnelle; il nous est possible de construire ici tous les petits navires qui servent à former une flotte et tous les vaisseaux auxiliaires—mais nous ne pouvons pas construire de dreadnoughts, ni de grands cuirassés, si ce n'est à un coût supplémentaire énorme, fait qu'aucun homme qui s'occupe d'affaires ne pourrait approuver. Mais si, sans tenir compte du coût, nous construisons ces navires, somms-nous certains que ces navires vaudront ceux que l'on construits en Angleterre? Nous ne pourrons prendre sur nous de tenter cette épreuve dans le cas de navires qui doivent prendre part à un engagement naval. Un simple vice de construction pourrait occasionner la perte du navire et celle de son équipage, car l'issue d'une bataille est toujours incertaine. Commençons par construire les plus petits navires, si cela nous est possible. Mon honorable ami de la cité de Saint-Jean (M. Pugsley) s'est fait l'ardent champion de la construction de ces croiseurs au Canada; il a employé avec beaucoup de force cet argument: Pourquoi dépenserions-nous, a-t-il dit, pourquoi dépenserions-nous $35,000,000 en Angleterre pour construire des navires que nous pouvons construire au Canada en encourant une dépense supplémentaire de 20 p. 100? Voici ma réponse:

Afin que le Canada soit dignement représenté aux lignes de combat, nous devrions faire construire par les meilleurs entrepreneurs aidés des meilleurs experts des navires qui figureraient avec avantage parmi les unités les plus parfaites qu'aucun pays ne compte. Un cuirassé d'escadre de première classe est trop souvent considéré comme une simple coque qu'on a recouverte d'une série de plaques d'acier et à l'intérieur de laquelle on a installé quelques engins et quelques bouilloires, tout cela avant de monter un certain nombre de canons sur son pont supérieur. On croit généralement que ce navire est tout outillé pour prendre sa place dans une escadre de combat. Il y a quelques années, alors que la construction d'un navire de guerre était moins compliquée qu'elle ne l'est aujourd'hui, Ruskin déclarait qu'un homme mettait dans cet ouvrage autant de patience humaine, de sens commun, de prescience, de philosophie expérimentale, de contrôle sur soi-même, d'habitudes d'ordre et d'obéissance, de travail manuel, de lutte contre les difficultés naturelles de toutes sortes, de courage, de patriotisme éclairé et de calme soumission au jugement de Dieu qu'on pourrait en accumuler dans un espace mesurant trois cents pieds de long sur quatre-vingts de large. Les dernières améliorations qu'on a découvertes ont contribué à rendre le travail de la construction d'un navire de guerre beaucoup plus compliqué et plus délicat qu'il ne l'était dans le passé. Un dreadnought couvre une surface de 545 pieds en longueur et de 88 pieds en largeur. Un navire du type d'un dreadnought moderne n'a pas seulement un jeu de machines qui sert à le mouvoir, mais il contient, en outre, cent engins auxiliaires dont chacun accomplit un travail spécial. Ce n'est pas une mince tâche que de donner les plans et devis de ces diverses

machines et de les installer dans la coque d'un navire, tout en arrêtant en même temps la place où doit se trouver chaque canon; celle qui convient le mieux aux accessoires lourds, dispendieux, mais, pourtant indispensables de chaque pièce. C'est un travail difficile que celui qui consiste à équiper un torpilleur, car cela seul réclame l'effort d'un homme qui a étudié spécialement ces questions en vue d'améliorer encore ce qui semble parfait au commun des mortels. Il serait téméraire pour nous de tenter l'expérience de construire un dreadnought, même si nous pouvions le faire sans encourir de dépenses supplémentaires. Nous ne devrions pas encourir ce risque.

Discutons maintenant la raison qu'on invoque pour excuser cet envoi de $35,000,000. On en parle comme si l'on allait réellement dépenser tout ce montant au Canada même, si nous construisions ce croiseur d'escadre. J'ai ici les chiffres qui indiquent le coût d'un navire de la classe du "Lyon" et du "Princess-Royal":

Agencement et armement de la coque..£	987,345
Propulseur et autres machines.. ..	499,303
Affûts de canons, tubes lance-torpilles, etc..	334,222
Canons..	118,300
Frais d'installation..	118,538
	£2,057,708

Prenons le deuxième item: propulseur et autres machines £499,303. Tout ce montant sera dépensé en Angleterre. Il en est de même du troisième item: affuts de canons, tubes lance-torpilles, £334,222. Je pourrais en dire autant des deux autres item: canons, £118,300 et frais d'installation $118,538.

Je vais m'occuper du premier item: agencement et armement de la coque, £987,345. Les plaques d'armatures devront être exportées d'Angleterre; je pourrais même dire que presque tous les matériaux que comprend cet item devront être exportés d'Angleterre. On pourrait laminer à Sydney les plaques d'acier, si nous avions à cet endroit l'installation voulue. La fabrication des plaques d'armature en nickel a atteint un degré de perfection presque complet en Angleterre au point de vue de la résistance qu'elles peuvent offrir, mais ce perfectionnement ne date que de trois ou quatre ans. Mais tout ce qui se fabrique de ce matériel en Angleterre est soumis à un procédé spécial de perfectionnement qui appartient, je crois, aux détenteurs d'un brevet d'invention se rapportant à ce procédé. Nous serions également dans l'obligation de faire venir des ouvriers qui sont au courant de ces travaux, puisqu'ils ont été employés à la construction des grands navires de guerre qu'on a mis en chantier en Grande-Bretagne et qu'ils ont travaillé à la mise en place des plaques en acier qui recouvrent ces bâtiments. Etant donné que la main-d'œuvre, en ce qui a rapport à des travaux spéciaux, est en grande demande dans les chantiers de constructions britanniques, il pourrait être très difficile d'obtenir les services d'un nombre suffisant d'hommes possèdant l'expérience requise. On peut même se demander si nous pourrions obtenir les services de ces ouvriers en leur octroyant une gratification considérable. Quoiqu'il en soit, nous ne pourrions réussir à obtenir que 40 p. 100 de ce crédit fussent dépensés au Canada comme résultat de la construction d'un grand croiseur en ce pays. Ajoutez les 20 p. 100 du coût supplémentaire, c'est-à-dire $7,000,000 représentant le coût d'installations nécessaires au Canada, vous n'avez, en comptant une dépense de $42,000,000 qu'environ $6,000,000 à dépenser ici; autrement dit, nous dépensons $7,000,000 pour obtenir que $6,000,000 seulement soient dépensés au Canada. Lorsque l'on considère aussi le coût supplémentaire de l'installation, $1,500,000 et celui que représente le coût également supplémentaire de deux ou trois ans, et que l'on se demande si tout ce travail aura pour résultat la construction d'un navire de guerre qui pourra prendre aux lignes d'attaque ou à celles de défense, on doit, il me semble, dire qu'il ne s'agit pas ici d'un projet basé sur les principes suivis par des hommes d'affaires pratiques.

M. BORDEN: J'aimerais demander à mon honorable ami où il a pris le renseignement allant à dire qu'on peut construire ces navires au Canada à un prix plus élevé d'environ 20 p. 100 que celui auquel on peut les construire en Grande-Bretagne.

M. McLEAN: J'accepte simplement l'affirmation de l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley). Il nous a dit qu'on pouvait construire ces navires à Saint-Jean à un coût représentant 20 p. 100 supplémentaires.

M. BORDEN: J'ai par devers moi des états qui font autorité et qui proviennent de différentes sources. Ils démontrent que la construction de ces navires au Canada nous coûterait au moins 30 p. 100, probablement 35 p. 100 et, peut-être, 40 p. 100.

M. McLEAN: Mes calculs sont loin d'être élevés. Tout se résume à ceci: que, si l'on tient compte du coût additionnel de 20 p. 100, on constate que cette dépense supplémentaire représente $7,000,000. 40 p. 100 de tout ce montant seront dépensés au Canada, soit environ $6,000,000. Il y a encore le coût supplémentaire de l'installation dont nous aurons besoin pour construire les dreadnoughts. L'honorable représentant de Saint-Jean porte cette dépense à un million et demi. Je ne suis pas certain si

c'est bien là le chiffre exact qu'il a donné. C'est à peu près le montant qu'il a indiqué. Je placerai à un million seulement le coût additionnel de l'installation nécessaire à cet ouvrage. Nous sommes donc rendus à $8,000,000 comme coût additionnel. Est-il pratique, au point de vue des affaires, de laisser entendre que nous devrions dépenser $8,000,000 pour obtenir qu'on dépense $6,000,000? En ma qualité de Canadien, je ne tiens pas à voir ce Parlement non plus que le parti libéral, prôner la construction des dreadnoughts au Canada d'après les chiffres que j'ai mentionnés, et qui représentent un montant de dépenses considérables dans l'expectative d'un résultat douteux, car on peut se demander, en vérité, si, lorsque ce navire aura été construit, on lui permettra de prendre part à la bataille. Il pourrait être avantageux pour le Canada de prendre cette attitude, s'il s'engageait dans ce genre d'affaires. Si le Canada avait l'intention d'assurer son indépendance et d'avoir, pour obtenir cette fin, une marine de guerre de l'importance qu'a celle des Etats-Unis, ou celle d'aucune grande nation, même l'Italie et l'Autriche, il y aurait peut-être avantage pour nous de commencer cette industrie de la construction de dreadnoughts, mais, puisque nous nous proposons seulement de construire trois dreadnoughts, il ne m'apparaît pas que cette proposition repose sur des principes d'affaires pratiques et raisonnables. L'établissement de chantiers de construction de navires où l'on pourra construire des croiseurs, des contre-torpilleurs et les navires auxiliaires requis par le service de la marine de guerre canadienne pourrait servir à la construction de tout navire marchand quelconque; c'est là le but que nous devons chercher à atteindre. D'autres nations reconnaissent le grand avantage qu'il y a pour elles de faire construire leurs navires de guerre du type du plus récent dans les chantiers de l'Angleterre. Dans ces derniers l'on poursuit actuellement la construction de navires de guerre destinés au Brésil et au Chili. Le Japon a également donné une commande d'après laquelle on construit en Angleterre un cuirassé d'escadre du type le plus récent. Le Japon construit lui-même des navires de guerre, mais lorsqu'il veut avoir les plus récents modèles, il s'adresse à l'Angleterre.

M. BORDEN: L'honorable député sait-il combien il s'est écoulé de temps depuis que le Japon a entrepris de construire lui-même ses propres navires de guerre?

M. McLEAN: Oui, cela date de vingt-deux ans; qu'on se rappelle que l'initiative qu'a prise le Japon en vue d'arriver à une puissance navale est due au génie d'un Anglais, feu sir Edward Reid. Il fut reconnu alors qu'afin d'obtenir la classe de navires la plus perfectionnée, on devait s'adresser à l'Angleterre. L'Angleterre a également construit trois petits croiseurs protégés pour le Brésil; des croiseurs-éclaireurs pour la Chine et un certain nombre de torpilleurs pour différents pays. Ce sont des maisons anglaises qui s'occupent de la reconstruction de la marine de guerre russe dans les eaux de la mer Noire et de celles de la Baltique; et de celles de la marine de guerre espagnole à Carthagènes et à Fervol. Il n'y a pas au monde une seule marine de guerre à laquelle les constructeurs de navires britanniques n'ont pas fourni d'unités d'une classe ou d'une autre. Depuis les cinquante dernières années, il ne s'est pas produit d'engagement naval auquel n'ont pris part d'un côté ou de l'autre des navires construits en Grande-Bretagne. Ces navires ont combattu dans les mers de la Chine au cours de la lutte engagée entre le Japon et la Chine; dans les eaux du Pacifique au cours de la lutte engagée entre les Etats-Unis et l'Espagne; le Japon s'est servi de navires de guerre construits en Grande-Bretagne avec des résultats surprenants lors de la guerre que ce pays a soutenu contre la Russie. J'ai mentionné le fait que le Japon a donné une commande en Angleterre pour la construction d'un croiseur moderne. Après la guerre avec la Chine, le Japon a commandé la construction d'une série de six cuirassés d'escadre puissants et de quatre croiseurs rapides en Angleterre. Il a établi ses propres chantiers de construction maritime où il construit ses propres croiseurs de moindre importance, mais, lorsqu'il a besoin d'un cuirassé d'escadre de première classe, il s'adresse à l'Angleterre pour l'obtenir; il s'en sert peut-être comme modèle lorsqu'il s'agit pour lui d'en construire d'autres. Lorsque j'ai parlé en cette enceinte en 1910, j'ai signalé hautement le péril dont nous menaçait l'Allemagne; plus j'étudie cette question, plus je suis convaincu que ce danger est sérieux. Quelques-uns de mes honorables amis disent: il n'y a pas d'urgence qui existe; l'Angleterre peut parfaitement conserver ses positions contre l'Allemagne et contre les autres pays; il lui est possible de construire des navires avec une rapidité telle qu'elle se débarrasse d'un danger qui la menace dans aucune partie des océans. Je ne crois pas que le terme "urgence" est celui que l'on doit employer; la question se résume à ceci: quel est notre devoir? Consiste-t-il simplement à construire une petite marine de guerre canadienne pour notre protection exclusive, ou devons-nous nous joindre à la Grande-Bretagne en pourvoyant à notre défense locale et en nous faisant représenter dans les lignes de combat par trois navires de guerre canadiens, " les navires de guerre les plus puissants que la science peut construire ou que l'argent peut fournir." Je demande que nous nous unissions à la

Grande-Bretagne en vue de la défense locale et de celle de l'empire. Je suis convaincu que si l'Allemagne sent qu'elle est assez forte pour engendrer querelle à l'Angleterre, on peut s'attendre à l'une des plus grandes batailles navales que le monde ait vues. Inutile pour nous de chanter le chant du cygne et de dire: "il n'y a pas de péril". J'espère, monsieur l'Orateur, que l'Angleterre dans cette course vers la construction de navires de guerre pourra arriver bonne première contre l'Allemagne et que le nombre de ses navires de guerre suffira à assurer notre sécurité. D'après ce que nous savons de la politique navale allemande, nous pouvons prévoir et dire avec certitude quelles seront les unités qu'elle comptera en 1912 et 1920. Elle a démontré qu'elle est capable, non seulement de mener à bonne fin son programme naval, mais encore qu'elle a pu le réaliser avant le temps spécifié. Nous ne pouvons compter sur la générosité des Allemands. L'Allemagne est une nation composée d'hommes d'affaires. Elle est guerrière de sa nature. Elle sera toujours prête à profiter du moindre avantage si l'Angleterre se trouve dans aucune difficulté. Rien ne pourrait arrêter l'Allemagne si elle croyait réussir dans une guerre contre l'Angleterre. L'empereur d'Allemagne agit maintenant d'après la maxime énoncée par Frédéric le Grand pour l'orientation future des empereurs de Prusse:

Une attention constante doit être apportée à cacher autant que possible les plans et les ambitions d'un chacun. Le secret est la vertu indispensable en politique autant que dans l'art de la guerre. S'il est possible que les puissances de l'Europe se portent envie les unes aux autres et se liguent les unes contre les autres afin de nous fournir l'occasion de profiter de cette lutte.

Il est de l'essence d'un des premiers principes politiques de chercher à se faire un allié de ce voisin qui peut devenir trop dangereux pour un autre Etat. Pour ce motif, nous ne serons pas attaqués en arrière aussi longtemps que durera cette politique.

Certains de nos honorables députés ont rappelé que l'Allemagne frappe à l'improviste. Elle porte ses coups lorsqu'elle voit que sa victime n'est pas prête à la lutte, témoins la Silésie, le Danemark, l'Autriche et la France.

Le prétexte peut être une fausse dépêche, comme en 1870. Vers la fin de juin 1870, le premier ministre de France affirmait à la nation que la paix n'avait jamais été aussi solidement assurée qu'à ce moment-là; cependant, une quinzaine plus tard, la guerre était déclarée. Les ambitions du Kaiser sont sans bornes. Il cherche à établir sa domination sur le continent comme un préliminaire de sa domination sur l'univers. Puisqu'on parle des intentions pacifiques de l'Allemagne, souffrez que je rappelle ce qui s'est passé depuis quatre ans. Trois fois en quatre ans, l'Allemagne a menacé de déclarer la guerre et, dans deux cas, elle a atteint son but. En 1905, elle déclarait à la France qu'il fallait soumettre à un congrès international les affaires du Maroc, pays dans lequel elle n'avait qu'un vague intérêt. M. Delcassé, le ministre des Affaires étrangères, refusa; finalement, il fut obligé de se soumettre et la France céda. Plus tard, au cours de la même année, l'appui de la Grande-Bretagne permit à la France de résister aux menaces de l'Allemagne lors de l'incident de Casablanca, au Maroc. Le dernier cas d'agression allemande a été l'accaparement des deux provinces turques, la Bosnie et l'Herzégovine, par l'Autriche, sans le consentement des puissances signataires du traité. L'Autriche fait partie de la triple alliance et l'Italie est nommée la jambe de liège de cette alliance. En cas de guerre avec l'Allemagne, l'Autriche devra prendre part au conflit et on lui donne cette augmentation de territoire comme prix de son alliance.

Deux fois en 1911, l'Allemagne et l'Angleterre ont été à la veille d'en venir aux prises: le vaisseau-amiral anglais a dirigé ses projecteurs électriques sur les croiseurs allemands près des côtes de la Grande-Bretagne. Des flottilles de contre-torpilleurs ont parcouru aux aguets la mer du Nord. Au mois d'août 1911, les cuirassés d'escadre anglais avaient tendu leurs filets contre les torpilles et les contre-torpilleurs gardaient la flotte. En septembre, tous les congés ont été suspendus. Nous savons aussi que, lorsque la loi de marine était en délibération et que le gouvernement anglais cherchait à conclure un arrangement avec l'Allemagne, le Kaiser et ses ministres ont refusé d'entrer en négociations. A l'invite de la Grande-Bretagne cherchant à amener une diminution graduelle des armements, l'Allemagne a répondu en augmentant ses crédits pour sa marine et pour son armée. Ces crédits augmentent encore. Que s'est-il passé pendant l'année qui vient de finir? Six ou sept nations européennes ont été entraînées dans une guerre des plus meurtrières qui n'est pas encore terminée, tant s'en faut. La Bulgarie, ce petit pays qui n'a pas la moitié, ni le quart, des ressources du Canada et dont la population est moindre que la nôtre a, en moins d'un mois, mis 400,000 hommes sous les armes; et pendant cette guerre, elle a perdu presque autant d'hommes que la Grande-Bretagne en a perdu pendant la guerre du Sud-Africain. Beaucoup de temps devra s'écouler avant que nous connaissions l'histoire secrète du différend encore pendant avec la France au sujet du Maroc (1911), mais il y a lieu de croire que la connaissance que la marine anglaise appuierait la France a été l'un des grands facteurs lors des négociations. Du moins, il est manifeste que l'aigreur contre la Grande-Bretagne a été encore plus prononcée que contre la France.

J'ai été frappé du discours provocateur du représentant d'Edmonton (M. Oliver).

M. McLEAN (Sunbury et Queens).

Il porte des coups droits et son discours respire le défi. C'est le combattant de la gauche et je crois, d'après ce qu'il a dit et d'après son ton, qu'il doit approuver le don de dreadnoughts à l'Angleterre, ou leur construction par le Canada et leur prêt à l'Angleterre, et qu'au fond du cœur il doit être d'avis que le Canada doit être représenté sur le théâtre des hostilités par trois des meilleurs navires de l'univers. Comment peut-on trouver des paroles plus énergiques que les siennes? Qu'on me permette de citer un bref extrait de son discours:

Mais, aujourd'hui, nous sommes, à l'égard des affaires militaires et navales, en présence d'une situation nouvelle telle que l'univers n'a pas encore vu. Tant que la Grande-Bretagne a possédé l'empire des mers, la Grande-Bretagne et ses Dominions ont été à l'abri du danger, en dépit des millions de soldats que les pays d'Europe pouvaient lever, comme ils le font maintenant.

Mais cette folie, si vous voulez, qui a poussé les nations européennes à appeler sous les drapeaux la totalité de leurs populations, ayant atteint son maximum d'intensité, puisque la France, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, le Belgique, la Hollande, le Danemark, la Russie sont des nations sous les armes, nous nous apercevons que cette idée de puissance militaire, au lieu de s'arrêter à armer les nations sur terre, les fait tenter de conquérir l'empire des mers, et chacune d'elle aujourd'hui, est en train de construire une flotte en vue d'accomplir sur mer ce qui a déjà été accompli sur terre. Pendant nombre d'années, les Iles Britanniques ont été protégées par les mers étroites et les Dominions britanniques par toute la largeur de l'océan, mais, nous devons aujourd'hui reconnaître que ce n'est plus qu'une question de temps avant que les millions d'hommes qui sont ou peuvent être mis sous les armes en Europe au premier signe, pour ainsi dire, puissent être transportés de l'autre côté des mers avec autant de rapidité et d'assurance qu'il peut être nécessaire, pour accomplir la volonté de la nation à laquelle ils appartiennent.

Permettez-moi de suggérer devant cette Chambre qu'une flotte qui traverse la mer du Nord peut aussi bien traverser l'Atlantique et faire le tour du monde, et que le Canada ne possède aucune garantie d'immunité contre la présence de ces flottes ou de l'une de leurs escadres, et que nos belles Provinces maritimes seraient tout aussi en danger que les Iles Britanniques elles-mêmes, dans le cas où une guerre dans laquelle l'empire britannique serait entraîné, viendrait à éclater.

En réponse à ce que je viens de lire, que disent les députés qui crient qu'il n'y a pas de danger, que l'Allemagne est notre amie et que le Canada est en sûreté? Il serait impossible à qui que ce soit de s'exprimer plus énergiquement que le représentant d'Edmonton l'a fait, dans cette déclaration au cours du débat sur cette question. Nous courons le même danger que les Anglais Une flotte qui peut traverser la mer du Nord peut venir jusqu'ici. Où est le point critique? Le point critique doit être le théâtre des hostilités. Où est la zone du danger? La zone du danger doit être dans la mer du Nord. Si la Grande-Bretagne essuie une défaite dans la mer du Nord nous serons entièrement à la merci de l'Allemagne et nous devrons soit nous soumettre à elle, soit rechercher la protection des Etats-Unis et nous annexer à eux.

Permettez que je parle de notre devoir. En présence non pas des dangers, mais du risque que court actuellement la Grande-Bretagne, le Canada se contentera-t-il d'une petite flotte locale, ou ses habitants ne diront-ils pas plutôt: "Nous devons être représentés sur le champ de bataille; nous devons être là lorsque le combat se livrera".

Je veux aussi signaler à l'attention de mes amis libéraux l'opinion du grand organe libéral, le "Globe", opinion énergique, indépendante et loyale. Le "Globe" du 24 mars 1912 disait:

Il n'y a pas une autre nation en Europe qui regarderait, impuissante, forger l'instrument de sa ruine. Elle saisirait le reptile pendant qu'il est encore faible et l'étranglerait.

Mais ce n'est pas là la manière anglaise. L'Angleterre s'est plutôt efforcée de tenir tête à l'Allemagne en se hâtant d'accroître sa puissance navale. La lutte est devenue désespérée. C'est une lutte entre une nation de 65,000,000 d'habitants, dont la population s'accroît sans cesse, et une nation de 42,000,000 d'habitants dont les enfants s'en vont au delà des mers d'une année à l'autre. On honnit la guerre, mais en vérité, la guerre bat son plein. La lutte dans le champ des constructions navales, c'est la guerre. Si la mère patrie livrait une guerre de vie ou de mort les Canadiens ne pourraient pas traverser l'océan assez vite pour se tenir à ses côtés. Le Trésor canadien livrerait jusqu'au dernier sou pour défendre une telle cause. Cependant nous devons avouer que notre aide est actuellement aussi nécessaire que si une guerre réelle se livrait, au lieu d'une lutte de constructions navales. L'Allemagne comprend que si jamais elle doit attaquer la suprématie anglaise et démembrer l'empire britannique, c'est maintenant. Chaque année ajoute à la puissance des possessions anglaises et, dans dix ans d'ici, il sera trop tard. Par un acte prompt et décisif, les colonies peuvent démontrer qu'il est déjà trop tard. Il est en leur pouvoir de déclarer à tout l'univers que l'empire est un et indissoluble. Ce sera une démarche en faveur de la paix, car dès que l'Allemagne s'apercevra que l'ensemble des ressources de toutes les colonies a été jeté dans la balance, elle s'apercevra aussi que la partie est perdue.

Au sujet du genre de navires de guerre que nous devrions construire, le "Globe" du 26 mars 1912 dit:

Le genre de vaisseau à construire doit dépendre des circonstances. La concurrence que se livrent à l'heure qu'il est la Grande-Bretagne et l'Allemagne a trait à la construction de cuirassés d'escadre de premier classe. Si le Canada construisait une petite flotte de pe-

tits navires, leur construction n'aurait aucun effet moral sur la situation. Ce que nous voudrions que le Canada fasse, ce serait de prouver par un acte véritable que, dans cette lutte, il se range fièrement et avec joie du côté de la mère patrie.

Quant à la possibilité d'un revers pour la flotte anglaise, le "Globe" du 31 mars 1909 disait:

Tant que la flotte anglaise commande la Manche aucune flotte européenne ne saurait être un danger grave pour les rives du Canada... Aux jours d'épreuve l'object principal serait de rendre la flotte impériale si puissante que l'issue d'un combat ne saurait être mise en doute.

La construction navale se poursuit avec une activité fiévreuse dans les chantiers maritimes de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne, et pour quelles raisons? Est-ce pour la paix ou la guerre ou simplement pour les revues navales? En 1890, la flotte allemande était la plus petite dans les eaux européennes. Par contraste, la flotte allemande d'aujourd'hui n'a de supérieure que la flotte anglaise. Possédant parmi les nations cette supériorité en tant que puissance navale, elle a déjà la plus grande armée du monde. Par sa nouvelle loi de 1912 modifiant la loi navale, l'Allemagne dispute directement et à dessein à l'Angleterre la suprématie navale. L'empire des mers est une nécessité pour l'Angleterre. Pour les Allemands qui occupent le premier rang comme nation militaire, c'est un luxe. C'est un moyen d'atteindre une fin, et cette fin est, je crois, la ruine de l'empire britannique, le démembrement de la République française et l'empire du monde. L'Allemagne, en entreprenant de créer une marine, met en réserve $1,000,000; par la modification de la loi de marine elle met de côté $500,000,000 de plus. Elle presse le pas dans cette course, confiante qu'elle arrive au but; elle met tant de choses au jeu dans cette lutte qu'elle doit, ou remporter la victoire au dehors, ou faire face à l'orage que sa politique a déchaîné et déchaîne encore à l'intérieur.

Elle établit à 400 milles de l'Angleterre une flotte mise sur le pied de guerre, une flotte plus puissante que celle que l'Angleterre a maintenue autrefois en prévision d'une guerre immédiate; et ses redoutables engins de destruction peuvent se rendre sous vapeur à l'embouchure de la Tamise en moins d'un jour; et nous, au Canada, nous assistons à ce spectacle en spectateurs impassibles comme si l'âge d'or avait lui, comme si les usines Krupp et leurs milliers d'ouvriers s'occupaient de fabriquer des socs de charrues, comme si les grands chantiers d'Allemagne se livraient à la construction de yachts de course et comme si les officiers et les matelots des navires de guerre de la mer du Nord étaient de paisibles pêcheurs s'adonnant patiemment à leurs occupations, à leur honnête et inoffensive industrie. Les dispositions de sa loi navale de 1912, qui sont d'une réelle importance, sont celles qui tendent à établir dans la mer du Nord une flotte d'un modèle plus perfectionné que la flotte qu'aucune puissance n'a imaginé d'établir dans ses rêves les plus fantastiques. Ses vaisseaux auront pour équipage des hommes des mieux dressés. Par la loi de 1912, elle aura un vaisseau-amiral de la flotte, cinq escadres de huit cuirassés chacune, des plus grands qui soient en construction, déplaçant 24,100 tonneaux, douze grands croiseurs, les plus gros étant de 24,600 tonneaux et portant dix canons de douze pouces, et trente petits croiseurs. Cela équivaut à 58 navires du type Lion. Ce nombre sera porté à 61. Les plus anciens navires propres à la guerre, au nombre de neuf, seront maintenus dans la réserve. Elle aura aussi en armement huit grands croiseurs et dix petits croiseurs; ceux-ci sont destinés au service à l'étranger. Des huit grands croiseurs destinés au service à l'étranger, quatre constitueront une escadre volante qui servira dans les eaux territoriales ou à l'étranger; deux autres demeureront dans la réserve de la mer du Nord; deux, à titre de petits croiseurs pour l'étranger seront aussi dans les eaux allemandes. Puis, elle aura 144 contre-torpilleurs et 72 sous-marins et un effectif total de plus de 100,000 hommes. En outre, elle aura deux divisions de navires pour la défense de ses côtes. Voilà ce que signifie la nouvelle loi de la marine allemande de 1912: possibilité de frapper le premier coup. Souvenons-nous toujours que cette loi est un ajouté à la loi de 1900 dont l'exposé des motifs déclare:

Il n'est pas indispensable que la flotte allemande soit aussi puissante que celle des plus grandes puissances maritimes, vu que, règle générale, une grande puissance maritime ne serait pas en mesure de concentrer toutes ses forces contre nous.

On est parvenu dans la guerre navale à une précision qui ressemble à celle d'un jeu d'échecs, et un engagement, ou même toute la campagne peut être gagnée ou perdue dès le premier mouvement. Tout dépend de l'état de préparation et de la célérité. Au terme de la loi de 1912, l'activité allemande augmentera surtout à l'égard des sous-marins. Ces navires coûtent environ 80,000 louis chacun. L'Allemagne se propose de créer dans la mer du Nord et dans la Baltique des flottilles qui, pour toutes les fins stratégiques, compteront, dans un an ou deux, environ 70 navires. Cela signifie que l'Angleterre devra commencer à construire un beaucoup plus grand nombre de ces sous-marins, tout en continuant à mettre en chantiers au moins 20 contre-torpilleurs, une foule de croiseurs

M. McLEAN (Sunbury et Queens).

pour servir d'éclaireurs à la flotte et de protecteurs aux bâtiments marchands, ainsi qu'un grand nombre de navires auxiliaires. J'emprunte les paroles de M. Winston Churchill:

Les quatre-cinquièmes de toute la flotte allemande seront maintenus en armement constant; c'est-à-dire qu'ils seront sans cesse prêts au combat.

Il ajoutait aussi que de tels préparatifs étaient remarquables et qu'on n'en trouvait pas d'exemples dans la pratique antérieure d'aucune puissance navale des temps modernes. M. Hector C. Bywater, de Berlin, déclare:

Ni le gouvernement, ni le peuple anglais, ni la nation allemande ne sont responsables des rapports peu satisfaisants qui existent entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. La responsabilité et les rapports tendus sont uniquement attribuables au gouvernement allemand qui a, à dessein, créé la situation actuelle. Le gouvernement allemand a répandu de l'amertune dans les rapports anglo-allemands et a mis les deux nations sur le point d'en venir aux prises, en cherchant à ruiner la suprématie maritime de la Grande-Bretagne, et en se livrant à une croisade de dénigrement qui est probablement sans précédent.

Voici quelques extraits de discours prononcés par quleques-uns des principaux hommes d'Etat d'Angleterre. Le 18 mars 1912 le premier lord de l'amirauté disait pour justifier la prépondérance anglaise:

Nous devrions avoir une marge suffisante, parce que les conséquences d'un revers en mer seraient beaucoup plus graves pour nous que pour l'Allemagne ou la France.

Les risques ne sont pas égaux. Notre situation est grandement artificielle. Notre nourriture nous est apportée par mer. Nous sommes un peuple désarmé. Nous avons une très faible armée. Nous sommes la seule puissance en Europe qui n'ait pas une grande armée.

Nous ne pouvons pas mettre en péril l'indépendance ou l'intérêt vital d'aucun grand Etat du continent; nous ne pouvons pas envahir aucun Etat continental. Nous n'en avons pas le désir, mais même si nous l'avions, nous n'avons pas le pouvoir de le faire.

Les gens parlent du rapport que les flottes des différents pays devraient avoir avec les intérêts commerciaux des différentes nations—du rapport pour la France, pour l'Italie, pour l'Allemagne—cependant, lorsque nous considérons nos forces navales, nous ne pensons pas à notre commerce, mais à notre existence.

Ce sont là des faits qui justifient la suprématie navale anglaise aux yeux de l'univers.

Nous ne devons pas conduire nos affaires de manière que la flotte d'une seule puissance puisse être en état de nous livrer bataille en aucun moment, fût-ce à l'instant le plus favorable, avec une chance raisonnable de succès.

Le 9 novembre 1908, M. Asquith disait:

Toutes les puissances étrangères savent que, si nous avons établi, comme nous l'avons fait, et si nous entendons maintenir, ainsi que nous le faisons, une indisputable supériorité sur l'océan, ce n'est pas pour des fins d'agression ni d'aventures, mais c'est que nous devons nous acquitter de notre devoir élémentaire envers l'empire, celui de maintenir hors d'atteinte et à l'abri du risque d'une attaque heureuse du dehors, notre commerce, notre industrie, nos foyers.

Puis au mois de juin 1912, M. Balfour disait:

Il y a deux moyens d'écraser un pays ennemi. On peut en faire la conquête ou l'affamer. Si l'Allemagne était maîtresse dans nos eaux territoriales, elle pourrait employer ces deux moyens contre la Grande-Bretagne. Si la Grande-Bretagne était dix fois maîtresse de la mer du Nord, elle ne pourrait employer ni l'un ni l'autre de ces moyens contre l'Allemagne. Sans une flotte souveraine la Grande-Bretagne ne compterait plus au nombre des puissances. Sans aucune flotte, l'Allemagne demeurerait la plus grande puissance d'Europe.

L'Allemagne ne peut pas être attaquée par mer. Elle est protégée par d'énormes batteries, par une longue suite d'îles et par une ligne côtière peu étendue. Elle a établi trois grandes stations navales, Emden, Williamshaven et Coxhaven, les plus grandes forteresses du monde, sauf Gibraltar. Ses gros navires de guerre qui, autrefois, ne pouvaient pas entrer dans la mer du Nord par les canaux sont maintenant parfaitement libres dans leurs mouvements. Le canal de Kiel a été approfondi de manière à faire passer les navires de guerre de la Baltique dans la mer du Nord par la route la plus courte. Prenez une mappe-monde et voyez la situation géographique de l'empire britannique. L'Angleterre, avec une population d'environ 45,000,000, en est le centre. Elle est flanquée d'un côté par l'Allemagne, nation de 60,000,000 d'habitants qui a la plus grande armée et la deuxième flotte du monde. Tous les blancs qui peuplent l'empire britannique, y compris les colonies, ne forment qu'une population à peu près égale à celle de l'Allemagne.

Puis, vient le cercle des états européens qui sont tous des puissances navales ayant une population globale d'environ 120,000,000 d'habitants; vient ensuite ce qu'on peut appeler les empires des races jaunes ou noires: l'Inde, la Chine, l'Afrique occidentale et orientale; au delà, les possessions peuplées par des blancs, dans la zone extérieure, les Etats-Unis et le Japon.

Si la Grande-Bretagne n'avait à faire face qu'au péril allemand, si elle n'était pas tenue d'assurer la paix et la sécurité de ses possessions d'outre-mer et de ses colonies, le problème qu'elle a à résoudre serait assez simple. Au souvenir du ressentiment auquel nous avons été en butte de la part de l'Allemagne lors de la guerre du Sud-Africain, est-il quelqu'un qui s'imagine que, si la marine allemande avait été aussi puissante qu'elle l'est de nos jours, nous aurions pu éviter un conflit. C'est contre le renouvellement de ce danger que la Grande-

Bretagne et tout l'empire veulent se mettre en garde.

La question que le Canada doit trancher, ce n'est pas de fixer le sens du mot "urgence", mais de tracer notre devoir. N'est-il pas clair que notre devoir est à l'heure présente de donner à l'Angleterre tout le secours que nous pouvons." Non seulement, comme le dit le mémoire de l'amirauté, "pour l'avantage matériel", mais pour l'effet moral que notre conduite produira sur l'Allemagne et sur les autres nations du globe.

Il me semble que l'effet moral serait beaucoup plus grand, si l'univers apprenait immédiatement que le Canada est certainement d'avis de construire et d'envoyer à l'Angleterre trois des meilleurs navires de guerre que la science puisse inventer et que l'argent puisse construire. Certes, cela vaudrait mieux qu'une petite flotte naissante, avec des dreadnoughts à construire au Canada et à mettre près des côtes dans l'océan Pacifique et l'océan Atlantique. Nous devrions apprendre à l'univers que nous sommes prêts à contribuer au maintien de la prépondérance maritime anglaise, que nous défendrons l'Angleterre comme elle nous a défendus. Lorsque la Grande-Bretagne est en guerre, le Canada l'est aussi. Les destinées du Canada dépendent de l'issue du conflit. Si la puissance de l'Angleterre était détruite, le Canada resterait sans défense. Nous serions un peuple de huit millions possédant la plus riche moitié d'un continent et nous n'aurions aucune flotte.

Si l'Allemagne était maîtresse de l'océan, où trouverait-elle une meilleure colonie que le Canada? Qui empêcherait les Japonais de descendre sur la côte du Pacifique ou combien de temps s'écoulerait avant que les milliards de la Chine dégénérée ne coulassent dans nos prairies fascinatrices?

On dit que nous pourrions nous fier à la doctrine Munroe, et que les Etats-Unis nous protégeraient. Quel serait le prix de cette protection? L'annexion, à n'en pas douter. Le problème qui se poserait alors à nous serait de savoir si nous serions Allemands ou yankees. Naturellement, nous n'éprouvons pas de crainte; personne n'a peur à l'heure qu'il est. Pourquoi donc? A cause de la grande escadre blanche—et nous ne versons pas un sou pour son entretien et nous ne contribuons aucunement à sa force.

Le Canada maintiendra-t-il sa politique d'oisiveté et se préparera-t-il à faire quelque chose dans vingt ou trente ans d'ici, ou prendra-t-il part à la lutte des constructions navales et y entrera-t-il au premier signal, adhérant immédiatement au programme actuel de l'empire et préparant ses dreadnoughts pour le combat?

J'appellerai de nouveau l'attention sur le paragraphe du mémoire de l'amirauté qui a trait au puissant effet moral que produira sur l'univers la nouvelle de l'acte décisif du Canada. Si l'Allemagne apprend que le Canada est entré dans la lutte pour tout de bon et qu'il fait construire en Angleterre trois des plus beaux navires du monde qui prendront part aux hostilités dans la mer du Nord, cela pourra avoir une influence formidable sur sa conduite future. Sa dette est lourde; elle emprunte pour construire; ses banques redoutent les résultats d'un conflit. L'apparition du Canada sur le champ de bataille ne pourrait-elle pas avoir pour résultat d'engager les Allemands à restreindre leurs ambitions à ces parties de l'Europe que peut atteindre son incomparable armée? A l'heure qu'il est, l'univers est un lieu terrible et dangereux pour ceux qui ne sont pas prêts à se défendre. Sans le concours de l'Angleterre, le Canada ne peut et ne pourfait pas se défendre lui-même, en construisant n'importe quelle flotte; il serait à la merci de l'Allemagne, du Japon et des Etats-Unis.

Il serait inutile pour nous de construire une flotte trop petite pour les fins auxquelles elle est destinée. L'Allemagne a l'appui de la triple alliance, et l'Angleterre ne doit pas seulement avoir une marge de sûreté, mais elle doit avoir en vue une telle prépondérance qu'aucune coalition possible ne saurait lutter contre elle. La Grande-Bretagne ne doit être tenue de supporter ce fardeau, seule; les possessions d'outremer et ses colonies doivent lui venir en aide. Le Canada deviendra la plus grande nation de langue anglaise de l'univers, sauf peut-être les Etats-Unis. Nous avons de l'espace pour tant de millions d'habitants que nous hésitons à en fixer. L'un de ses grands lacs pourrait engloutir l'Angleterre et l'Ecosse.

Alliés à la Grande-Bretagne, nous serons la plus forte puissance du monde. L'Australie devra toujours demeurer sur le point de devenir une nation; le Sud-Afriain est embarrassé par le problème des Noirs, et il lui manque notre climat et notre sol. La lutte qui se poursuit est en grande partie une question d'argent. Si l'Allemagne pouvait se procurer assez de fonds pour dépasser le nombre des constructions navales de la Grande-Bretagne, la lutte prendrait fin; mais, constatant qu'elle ne le peut pas, elle dirigera probablement sa grande énergie d'un autre côté.

Depuis des années, nous chantons "Dieu sauve le Roi!" prouvons maintenant à la métropole que notre fidélité n'est pas uniquement apparente, mais qu'elle est réelle. La construction de ces trois dreadnoughts ferait savoir à l'Allemagne qu'elle n'aura pas seulement à construire des cuirassés d'escadre pour lutter contre la Grande-Bretagne, mais aussi pour lutter contre les possessions d'outre-mer. Les diplomates allemands se diraient probablement: "Nous pourrions construire des navires pour lutter contre 45,000,000 d'habitants des Iles-Britanniques; mais nous ne pouvons pas en construire assez pour entrer en lutte avec

M. McLEAN (Sunbury et Queens).

les possessions d'outre-mer et les vingt, trente ou cinquante millions qui, dans peu d'années habiteront leurs territoires.

Lorsque l'Angleterre déclara la guerre au régime Kruger, personne ne savait quelle serait l'attitude de l'Allemagne. La dépêche du Kaiser au président Kruger était alors de date récente. Les colonies autonomes sont intervenues et ont clairement fait comprendre à l'univers que l'empire était uni, qu'il était consentant, et même désireux, de prendre sa part de responsabilité. Il est impossible de dire quel effet a produit cette détermination, mais il est avéré que les nations d'Europe n'ont pas remué un doigt. Il y a plusieurs mois, je lisais que le révérend Dr Milligan, ministre presbytérien marquant de Toronto, était de retour de sa visite annuelle en Ecosse. Il a déclaré à un reporter que le peuple écossais semblait d'avis que nous parlions beaucoup ici, mais que nous ne faisions guère autre chose. L'idée que nous sommes unis à la Grande-Bretagne pour maintenir sa prépondérance maritime devrait nous inspirer un sentiment d'orgueil.

Effingham, Grenville, Raleigh, Drake,
  Here's to the bold and the free!
Benbow, Collingwood, Byron, Blake,
  Hail to the King of the sea!

Admirals all, for England's sake;
  Honour be yours and fame,
And honour, as long as waves shall break,
  To Nelson's peerless name!

La chute de la puissance maritime de l'Angleterre sonnerait le glas de l'empire. L'histoire a prouvé à maintes reprises cette vérité. Dans la lutte entre Antoine et Cléopâtre, d'un côté, et le jeune Auguste, de l'autre, pour l'empire de l'hémisphère oriental, le combat décisif a été celui d'Antoine, un combat naval. La décadence de l'Espagne a commencé lorsque ce pays a cédé l'empire des mers aux Red Rovers d'Angleterre. La chute de Napoléon a commencé à la bataille de Trafalgar. La Grande-Bretagne a fondé son empire des Indes en établissant sa prépondérance dans l'océan Indien. Le capitaine Malm, dans son grand traité classique "Sea Rower in History" démontre par des centaines d'exemples que la puissance qui commande sur mer commande aussi sur terre. Pourquoi la Hollande a-t-elle des colonies tandis que la Suisse n'en a pas? Pourquoi le faible Portugal a-t-il un magnifique empire colonial, tandis que l'Allemagne cherche à se rassasier avec les miettes de l'Afrique tropicale? C'est que les Portugais ont toujours été un peuple de navigateurs. Dernièrement, l'Espagne a perdu Cuba, Porto-Rico et les Philippines dont s'est emparée une nouvelle puissance maritime qui a démoli ses navires démodés à Manille. Si la Grande-Bretagne n'avait pas eu une flotte souveraine, elle aurait été vaincue dans la guerre du Sud-Africain. Nous conservons l'Egypte grâce à notre flotte. Si nous ne pouvions pas envoyer du renfort aux Indes, combien longtemps ce pays nous appartiendrait-il? Si nous étions indépendants de la Grande-Bretagne combien de temps demeurerions-nous une nation distincte? Les Américains pourraient s'emparer de nous quand ils le voudraient; ils ont combattu pour empêcher la confédération des états du Sud, pourquoi ne combattraient-ils pas pour empêcher la naissance d'une grande confédération septentrionale? Il demeure vrai que, tandis qu'une victoire allemande dans la mer du Nord n'empêcherait pas l'Union Jack de flotter sur Londres, elle abaisserait ce drapeau au Canada.

On prétend que nous devons avoir des croiseurs canadiens pour surveiller les voies de communication. Le dernier rapport naval établit que la Grande-Bretagne possède 110 croiseurs et l'Allemagne 45. La Grande-Bretagne a aussi une multitude de cuirassés d'escadre du type des pré-dreadnoughts qui pourraient protéger le commerce dans l'Atlantique du nord, tandis que ses dreadnoughts en viendraient aux prises dans la mer du Nord. Ce n'est pas par le nombre des croiseurs et des pré-dreadnoughts que les Allemands raccourcissent la distance qui les sépare de l'Angleterre. La Grande-Bretagne a 51 pré-dreadnoughts, tandis que l'Allemagne n'en a que 29; encore sont-ils d'un tonnage beaucoup plus faible.

La construction du Palais de la Paix par Carnegie a été suivie de la guerre russo-japonaise, et depuis l'univers a été le théâtre de conflits incessants; les forts ont pigé partout où ils ont pu, sans tenir compte de l'équité. Deux géants se sont disputé la Corée comme deux dogues se disputent un os. Qui s'est préoccupé des droits des Coréens? L'Angleterre et la France se sont paisiblement partagés les droits des Maures; l'empereur est accouru à Tanger et a mis son veto et la partie a été nulle; cependant, qui se préoccupait des droits des Maures? La Turquie semblait recouvrer ses forces, et aussitôt l'Autriche a accaparé la Bosnie et l'Herzégovine.

La France décida de se rendre à Fez; l'Allemagne envoya une canonnière à Agadir; Lloyd George grogna; et qu'arriva-t-il? Les Allemands comptèrent leurs cuirassés d'escadre et décidèrent d'attendre; cependant, un conflit fut bien près d'éclater. Si l'Allemagne avait été prête, elle aurait déclaré la guerre.

L'Italie donne à la Turquie vingt-quatre heures pour lui céder la Tripolitaine; la Russie, sous divers prétextes pousse ses troupes en Perse; on nous dit qu'une expédition anglaise quittera les Indes pour se rendre dans la Perse méridionale. La Chine

est dans un état de confusion; la Russie s'assure des régions distantes de la Mongolie, et nous arrivons aux différends que suscite le partage des dépouilles de la Turquie. Ceux qui parlent d'une ère de paix devraient savoir qu'il n'y a jamais eu autant de guerre dans le monde depuis Waterloo. Mais, dit-on, qu'est-ce que cela importe au Canada. Cela ne nous importe pas parce que nous sommes derrière un rempart. Si nous n'avons pas été molestés, c'est uniquement parce que les cuirassés anglais s'interposent entre nous et les puissances qui convoiteraient nos larges prairies et nos incalculables richesses naturelles.

Nous nous proposons aussi de dresser nos gens au service de la marine. La meilleure instruction—la meilleure navale—se trouve dans la marine anglaise; il est unanimement reconnu que la marine anglaise est la marine la mieux conduite qui existe.

L'Allemagne joue pour de plus grands enjeux qu'aucune nation depuis le règne de Napoléon en France.

L'Allemagne joue avec des fonds empruntés.

Par ses impôts, elle pousse sa population dans les bras de la démocratie sociale, afin de garder l'intérêt sur ses fonds empruntés.

L'Allemagne se croit à la dernière étape de la course.

L'Allemagne aura bientôt la plus grande marine dont l'histoire fasse mention—plus grande que l'Angleterre en a actuellement ou en a jamais eu—à un jour de marche de l'embouchure de la Tamise.

Peut-il y avoir une série de déclarations plus surprenantes? Cependant, en est-il une qui puisse être niée? Cette année, l'Angleterre dépensera $24,000,000 pour la flotte, et elle construira quatre ou cinq cuirassés d'escadre, huit petits croiseurs cuirassés, vingt contre-torpilleurs, huit sous-marins et les divers navires auxiliaires dont sa flotte a besoin. Depuis douze ans, l'Angleterre a augmenté de plus de $100,000,000 ses dépenses pour la marine, et jusqu'à ce jour nous ne lui sommes pas venus en aide.

Dans leurs discours, des députés ont parlé de ce que la Grande-Bretagne a fait pour le Canada. J'en fais l'énumération suivante:

1. Pendant le dix-neuvième siècle, elle a maintenu ici des soldats anglais et entretenu des fortifications au coût de $300,000,000.

2. Lors de l'affaire du Trent, 1,000 soldats anglais sont venus au Canada.

3. Dans les premiers temps, lorsque le Canada avait besoin de chemins, de canaux et de ponts, les capitaux anglais en ont fournis.

4. Pendant un demi-siècle, les Indiens eurent besoin de dons d'argent annuels qui ont été fournis par la Grande-Bretagne.

5. Nos églises avaient besoin de grosses sommes pour le soulagement des pauvres et des sociétés anglaises leur ont versé des centaines de mille dollars pendant le dix-neuvième siècle.

6. Lorsqu'il a fallu construire des chemins de fer tels que l'Intercolonial et le Grand-Tronc, la Grande-Bretagne nous a envoyé les fonds nécessaires.

Dans ces dernières années, Londres a fourni la mise de fonds d'innombrables entreprises au point que le total s'élève aujourd'hui à un millard 500 millions. Lorsque nous avions besoin de fonds pour établir l'Intercolonial, le Grand-Tronc, le Transcontinental ou le chemin de fer Canadien du Nord, nous sommes allés en Angleterre. Croyez-vous que ces fonds auraient été obtenus par une petite nation ne vivant pas sous le drapeau anglais et n'ayant pas la puissance et la stabilité anglaise pour garantir cette situation?

Depuis la confédération notre commerce maritime s'est élevé à $6,300,000,000 et plus, et cela grâce à la protection de la marine anglaise. Le gouvernement anglais a subventionné les arsenaux maritimes d'Esquimault et d'Halifax, ce qui lui a coûté plus de $400,000; il a payé les frais de levés hydrographiques dans les eaux canadiennes et de la protection des navires et des citoyens du Canada dans les pays étrangers, et partant, notre pays n'a pas dépensé un sou.

Sous l'égide de la Grande-Bretagne, le Canada a atteint le rang et la dignité d'une nation. Nos rapports avec la métropole n'entraînent aucune dépendance économique; nous sommes entièrement libres d'administrer nos affaires; nous sommes les auteurs de notre législation; nous réglementons notre commerce et nous réglons notre tarif à notre guise; nul traité qui pourrait lésé indirectement nos intérêts n'est conclu sans notre consentement. Le Canada gère ses propres affaires militaires; aux yeux de l'univers, il est, à l'égard de tous les points essentiels, une puissance impériale libre. Tant à l'est qu'à l'ouest, sur l'Atlantique et sur le Pacifique, le commerce maritime du Canada a pris d'énormes proportions. Le Canada occupe le huitième rang parmi les nations qui possèdent une flotte marchande; 60 p. 100 de notre commerce est maritime et entièrement protégé par la marine impériale.

Examinons maintenant ce que l'Australie et les autres colonies ont fait pour l'Angleterre:

Nouvelle-Zélande:—	
Don de $200,000 par année de 1902 à 1907	$1,000,000
Don de $1,000,000 par année de 1907 à 1912	5,000,000
La Nouvelle-Zélande a aussi donné à la marine royale un grand croiseur et trois contre-torpilleurs (coût estimatif)	13,000,000
Total pour la Nouvelle-Zélande	$19,000,000

Australie:—

Don de $1,000,000 par année de 1902 à 1912	$10,000,000
L'Australie construit une escadre, conformément au conseil (la deuxième meilleure chose à faire) de l'amirauté en 1909 (coût estimatif)	20,000,000
Total pour l'Australie	$30,000,000
Sud-Africain:	
Don de $425,000 par année de 1902 à 1912	$4,250,000
Terre-Neuve:	
Don de $16,000 à $24,000 par année de 1902 à 1912 (environ)	$200,000
Indes:	
Entretien de navires de guerre dans les eaux des Indes (500,000 par année) pendant 10 ans	$5,000,000
Autres services navals (ayant coûté $330,000 l'an dernier) pendant dix ans	$3,300,000
Total pour les Indes	$8,300,000
Canada	Néant.

Voilà l'état jusqu'à ce jour; comment l'aimez-vous?

Je parlerai maintenant du mémoire préparé par le bureau de l'amirauté au sujet de la situation navale, et transmis au Canada en novembre dernier. Si j'avais entretenu des doutes relativement à mon attitude à l'égard de ce grand problème, ils auraient été dissipés par ce document diplomatique. Souffrez que j'en cite plusieurs paragraphes:

L'amirauté se rend parfaitement compte de quel important secours matériel, et encore plus moral, le Canada peut lui être dans ses efforts pour maintenir la prépondérance de la marine anglaise sur la haute mer.

Cette question se présente naturellement: quel secours matériel pouvons-nous donner? La réponse se trouve dans les paragraphes 8, 9 et 10 du mémoire de l'amirauté:

Tout acte du Canada tendant à accroître la force et l'activité de la marine impériale et à augmenter par là notre sécurité commune, serait partout reconnu comme un indice très significatif de la solidarité de l'empire et de l'intention, à nouveau exprimée, des colonies autonomes de prendre part au maintien de son intégrité.

Tout ce qui augmente notre supériorité relative en fait de navires du dernier modèle diminue l'effort à soutenir et augmente notre sécurité en même temps que nos chances de n'être pas molestés.

Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait le plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cet aide, prévoit la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Voilà le dernier mot de l'amirauté. Il démontre ce qu'elle veut que le Canada fasse et annule toutes les déclarations et tous les avis antérieurs.

L'amirauté ne nous demande pas de fournir deux escadres; elle nous demande de construire "un certain nombre des plus grands et des plus forts navires que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer". La stratégie navale s'est modifiée depuis peu d'années. Elle vise maintenant à la concentration, et non du maintien de plusieurs escadres distinctes. Ainsi, croyez-vous qu'on nous conseillerait aujourd'hui de mettre une escadre dans l'Atlantique et une autre dans le Pacifique? Qu'on me permette de signaler à l'attention de la Chambre une lettre adressée au "Times" par M. Macauley, qui fait autorité dans les questions navales. Il expose très plausiblement pourquoi il ne serait pas sage de mettre une escadre dans le Pacifique. Voici ses paroles:

La surveillance d'une étendue de quatorze mille milles causerait évidemment une énorme dépense et "un entraînement très intermittent" surtout pour les unités des points extrêmes. Le mode que vous préconisez s'appliquerait encore mieux si les forces navales canadiennes se trouvaient sur l'Atlantique, et non sur le Pacifique.

Il ajoute:

Le port anglais le plus rapproché qui ait de l'importance, au point de vue naval, pour la côte occidentale du Canada est à cinq ou six mille milles de distance. Cette distance ne peut être franchie par les plus grands navires de guerre (croiseur ou cuirassé) qu'à petite vitesse..... Le contact entre la flotte canadienne et le reste de nos forces navales dépendrait entièrement, en temps de guerre, du bon vouloir des seules puissances qui, d'ici à plusieurs années, du moins, peuvent menacer la côte canadienne du Pacifique. Lors d'une guerre avec les Etats-Unis, une flotte canadienne, placée comme vous le suggérez, serait aussitôt isolée. Lors d'une guerre avec une puissance de l'Asie Orientale, la défense navale de la côte occidentale de l'Amérique du Nord pourrait être le mieux conduite par une flotte ayant Singapour ou Hong-Kong comme base.

Après avoir raconté les efforts de l'Angleterre pour engager l'Allemagne à consentir à mettre fin à la rivalité navale, le mémoire de l'amirauté traite de la loi navale allemande de 1912 dont la principale caractéristique, dit le mémoire, est l'augmentation des forces agressives des navires de guerre allemands qui seront dorénavant maintenus en plein armement et immédiatement disponibles pendant toutes les saisons de l'année.

Permettez-moi de citer un extrait du paragraphe 4 du mémoire:

A un point de vue général, l'effet de la loi sera d'assurer le maintien de près des quatre

cinquièmes de toute la flotte allemande en plein armement, c'est-à-dire prête en tout temps à se mettre en marche au premier avis.

Le mémoire de l'amirauté mentionne aussi l'important accroissement de l'effectif—qu'en 1898, le nombre des officiers et des matelots était de 25,000. La nouvelle loi de 1912 l'augmente au point qu'en 1920 il sera 101,500. L'effectif actuel est de 66,000.

L'amirauté signale aussi le fait important que la grande flotte allemande n'est pas dispersée aux quatre coins du monde pour la protection du commerce ou pour l'accomplissement de devoirs envers les colonies, mais qu'elle est réunie, et tenue réunie à proximité de la côte anglaise.

L'amirauté parle ensuite de la loi navale allemande, de 1900, et elle en cite le préambule:

L'Allemagne doit posséder une flotte de combat d'une telle puissance que, même pour l'adversaire naval le plus redoutable (ceci veut dire la Grande-Bretagne) une guerre impliquerait de si grands risques qu'elle mettrait en doute la suprématie de cette puissance.

A cette fin il n'est pas indispensable que la flotte allemande soit aussi forte que celle de la plus grande puissance navale car, règle générale, une grande puissance navale ne serait pas en mesure de concentrer toutes ses forces contre nous.

Le mémoire de l'amirauté expose les forces relatives actuelles de la marine allemande et de la marine anglaise et leurs forces probables en 1915 et en 1920. J'ai déjà cité ces chiffres et je me propose de les consigner dans le hansard sous forme de tableaux. Cependant, je demande la permission de signaler les propos significatifs que l'amirauté a tenus au sujet de l'augmentation des forces des flottes de l'Autriche et de l'Italie. Elle fait observer que ces pays posséderont en 1915 des flottes formidables de quatre à six dreadnoughts respectivement, dix en tout, ainsi que les puissants cuirassés d'escadre du type dreadnought et d'autres unités de combat, telles que les croiseurs, la flottille de torpilleurs, etc.

Il est évident que la Grande-Bretagne doit être prête à aire face aux flottes réunies de la triple alliance. Quant à la protection des possessions anglaises, souffrez que je cite un autre passage du mémoire de l'amirauté:

C'est la suprématie navale en général de la Grande-Bretagne qui est la garantie primordiale de la sécurité et des intérêts des grandes possessions de la couronne et qui pendant toutes ces années a découragé les desseins préjudiciables à leur politique ou à leur sûreté.. De plus grandes marges de supériorité en Angleterre auraient, entre autres résultats, celui de donner plus de liberté aux mouvements de l'escadre anglaise sur toutes les mers et de favoriser directement la sécurité des possessions anglaises.

M. McLEAN (Sunbury et Queens).

En terminant, je désire citer à la Chambre des passages d'un discours de lord Roberts, la grande autorité militaire en Angleterre, le chef heureux, l'un des généraux ayant eu le plus de succès que l'univers ait vu depuis quarante ans, un homme qui n'a pour ainsi dire, jamais perdu une bataille, qui n'a pas seulement acquis une grande expérience, mais qui a la force mentale suffisante pour trancher des questions comme celle-là.

Le résultat de ses études et de son expérience a été consigné dans un discours mémorable qu'il a prononcé à Manchester et que je désire signaler à l'attention de la Chambre. Le discours dont je citerai un extrait m'a certainement causé une grande commotion. Lord Roberts disait:

Au cours des dix dernières années, l'Allemagne s'est élevée d'un bond du rang de l'une des puissances navales les plus faibles à celui de la plus grande puissance navale du globe, sauf une. Mais hier, pour ainsi dire, la flotte anglaise ne s'apercevait pas du sillon que traçait en pleine mer la quille des navires de guerre allemands. Aujourd'hui, tous les navires de guerre et tous les bâtiments marchands anglais frissonnent dans toute leur membrure de fer en leur présence redoutable. Je signale l'effacement graduel de la flotte anglaise devant le péril allemand. Je signale la Méditerranée privée de navires de guerre anglais et le rétrécissement graduel de la ligne de combat de la Grande-Bretagne qui s'étendait un jour au loin. L'Allemagne s'avance toujours vers la suprématie complète sur terre et sur mer.... Combien impressionnante est cette splendide et inlassable énergie! Elle est marquée au coin de la véritable grandeur. Elle provoque même l'admiration de ceux contre lesquels elle est dirigée.... La Grande-Bretagne a un moyen d'être en paix avec l'Allemagne et avec toutes les autres puissances; c'est de présenter et sur mer et sur terre une telle ligne de combat qu'aucune puissance, ou aucune coalition probable de puissances, n'ose l'attaquer sans être assurée d'éprouver un désastre. C'est la seule réponse digne de notre passé ou sage pour l'avenir. Mais il y a un moyen pour la Grande-Bretagne d'être certaine d'éprouver les horreurs et les maux de la guerre, c'est de persister dans son manque actuel de préparation, dans son apathie et dans son insouciance folle et aveugle des avertissements que donne la plus ordinaire prévoyance politique.... Quelle est la leçon que l'histoire nous inculque? Que nous devons renoncer à l'empire et, avec lui, à nos grandes richesses commerciales ou être prêts à nous défendre. Nous avons une grande flotte mais cette flotte devient rapidement inférieure aux flottes qu'on pourra nous opposer....Nous devons posséder une flotte souveraine, qu'elle soit de deux navires contre un ou de trois navires contre un. C'est là une vérité manifeste.. Quel est donc mon dernier conseil à la nation à cette heure solennelle? Messieurs, c'est un message gravé dans mon esprit....Ce message c'est de vous armer, de vous préparer, de vous conduire comme des hommes car votre temps d'épreuve est proche.... Rappelez-vous que la guerre ne commence ni ne finit le jour du com-

bat. Il y a une espèce de guerre, une guerre de préparatifs qui se poursuit silencieusement et en cachette à une époque de paix apparente.... Si vous permettez un jour qu'un état vous soit incontestablement supérieur sur mer ou sur terre, ce jour-là, même sans qu'un coup de canon soit tiré, vous cesserez d'être une nation libre.... Je me demande à moi-même comment, à cette heure tardive et solennelle, puis-je le mieux venir en aide à l'Angleterre. Je le répète, armez-vous, soyez prêts à vous conduire comme des hommes, car votre jour d'épreuve est arrivé.

Cet avertissement solennel de la plus grande autorité militaire de nos jours et de l'un des généraux anglais les plus heureux ne doit pas tomber dans l'oreille d'un sourd. Nous devons suivre son avis, nous armer et être prêts à nous conduire comme des hommes, car je crois, avec lord Roberts, que notre jour d'épreuve est proche. Nous nous approchons rapidement du jour qu'a laissé entrevoir Herr Massermann, chef du parti libéral-nationaliste d'Allemagne, dans son discours historique au congrès d'Erfurt, pendant l'été de 1903:

Dans notre attitude envers l'Angleterre, nous devons demeurer calmes jusqu'à ce que nous ayons une flotte puissante; ce serait une erreur de permettre qu'on nous entraîne dans une politique d'hostilité envers l'Angleterre.

J'espère, monsieur l'Orateur, que le jour viendra où la mère patrie et les possessions d'outre-mer seront réunies en une grande fédération de nations anglaises, afin de concentrer leurs forces contre les puissances étrangères et d'augmenter leur influence morale sur tous les problèmes internationaux.

Les nations ne peuvent jouir de leur liberté qu'en étant en état de la défendre. Notre véritable politique est d'être intimement unis, parfaitement organisés et outillés et en état d'employer toutes nos forces le plus profitablement pour le salut commun de la Grande-Bretagne. Les Canadiens désirent être libres et en sûreté. Cela doit être dans un empire auquel nous sommes attachés par toutes sortes de liens, auquel nous devons rendre des services réels et tout donner, au besoin, pour la défense commune, si nous devons nous attendre que les forces de ce puissant empire nous seconderont lorsque notre existence en tant que peuple libre sera menacée. Nous devons faire face à tout ennemi qui pourrait nous attaquer. Nous devons jouer notre rôle pour assurer la sécurité du pays et être prêts à nous battre, si l'occasion s'en présente. La guerre peut être à nos portes à tout instant. Ecoutez les dernières paroles de lord Dufferin, ce grand diplomate:

Rien, ni le sentiment de la justice, ni les préceptes de la religion, ni le bien de l'humanité, n'empêcheraient une nation de nous attaquer à la première occasion favorable.

Et Joseph Howe écrivait il y a quarante ans dans son traité intitulé "Organization of the Empire":

On ne doit rechercher une garantie de paix que dans une organization et dans des armements de tout l'empire, telle que la défaite de toute puissance étrangère, qui pourrait entreprendre de la rompre, serait une chose assurée.

L'amour de la patrie est plus profond que le sentiment, plus profond même que l'instinct. C'est l'abnégation complète et la fusion entière que Ruth exprimait ainsi: "Où vous irez, j'irai; où vous demeurerez, je demeurerai; où vous mourrez, je mourrai aussi." J'exprimerai peut-être mieux mes sentiments, en citant un extrait de la pièce de vers de notre jeune poète canadien, M. Robert J. C. Stead, "The Empire Builders":

It's well to boast of the Empire, and brag of Britain's might,
It's well to sing of her soldiers or hurry them into the fight,
It's well to raise your anthem for the King upon his throne,
While you leave your Mother Country to bear the load alone.

Many the winds that rise and fall to the flag that ye call your own,
And ye walk secure to the ends of the earth wherever that flag is known;
Safe as a child in its mother's arms ye come and go at will,
And ye take it all for granted, and your mother pays the bill.

Never a wave that beats your shores but knows her floating steel,
Never a sand in your harbour fronts but knows her iron heel,
Never a child in your inland towns but lips on her 'hearts of oak',
An the breath that you breathe as the air of God is thick with her sulphur smoke.

Dreaming your dreams and visions—making your dreams come true—
Offering not of your substance, offering words in lieu—
Large in your little dealings, small in your great affairs,
Proud of the land that bore you, but blind to the load she bears.

J'ai fait certains calculs que je voudrais publier dans le hansard, si la Chambre me le permet, sans prendre le temps de les lire. Ces calculs établissent quel est actuellement l'état des dreadnoughts dans les flottes de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne, l'état des dreadnoughts de l'univers, et quelle sera, au mois de mars 1913, la situation des puissances navales au point de vue des vaisseaux construits, en chantier ou projetés, la vitesse des navires de guerre les plus rapides du globe, le tonnage des cuirassés des cinq puissances navales et l'effectif des principales flottes. Je voudrais qu'on me permette de les publier dans le hansard.

M. l'ORATEUR: Il n'est pas d'usage de rien publier dans le hansard, sauf ce qui est lu dans la Chambre, à moins que ce ne

soit des documents spéciaux communiqués par des membres du ministère.

M. PUGSLEY: Il est d'usage, du consentement de la Chambre, de permettre qu'on publie dans le hansard des choses telles que celles que le représentant de Queen-Sunbury mentionne.

M. l'ORATEUR: Cela peut avoir lieu du consentement unanime de la Chambre.

M. BORDEN: Rien ne s'oppose à ce que la requête de l'honorable député soit accordée.

M. l'ORATEUR: Je tiens pour acquis que la Chambre accorde son consentement unanime.

M. McLEAN: J'ai des opinions arrêtées sur le sujet; je suis convaincu qu'il est du devoir du Canada de donner à la mère patrie le socours indiqué dans le projet de résolution soumis par le premier ministre. J'ajoute, monsieur l'Orateur, que le Canada et ses loyaux habitants doivent beaucoup de reconnaissance à l'honorable chef de l'opposition, sir Wilfrid Laurier, pour avoir frayé la voie, comme il l'a fait, lorsqu'il a établi le service naval au Canada. Il est vrai que ce service ne répondait pas aux aspirations de quelques-uns d'entre nous; qu'il ne renfermait pas les navires qu'il devait renfermer, croyions-nous; néanmoins, sir Wilfrid Laurier eut alors le courage de poser le principe du secours naval à la métropole, sachant fort bien qu'en le faisant il perdrait un certain nombre de partisans dans sa province natale.

Le Canada devra aussi de grands remerciements au premier ministre, chef actuel du Gouvernement canadien, pour sa conduite en la présence occurrence. Il me semble qu'il serait sage que tous deux, le chef du Gouvernement et le chef de l'opposition, patriotes comme ils le sont et fermement résolus, je le sais, à donner du secours à la Grande-Bretagne, adoptassent un programme commun afin que la population canadienne puisse proclamer qu'elle est unanime à accorder le secours qu'elle est à la veille de lui accorder.

Voici les tableaux que je désire publier dans le hansard:

GRANDE-BRETAGNE—35.

Nom.	Date de la mise en chantier ou de la commande.	Date du lancement.	Date de l'achèvement
Cuirassés d'escadre—			
Dreadnought	2 oct. '05	10 fév. '05	Déc. '06
Bellerophon	3 déc. '06	27 juill. '07	Fév. '09
Téméraire	Ier janv. '07	24 août '07	Mai '09
Superb	26 déc. '06	7 nov. '07	" '09
St. Vincent	30 " '07	10 déc. '08	" '10
Collingwood	3 fév. '08	7 nov. '08	Avril '10
Vanguard	6 " '08	22 fév. '09	Fév. '10
Neptune	I9 janv. '09	30 sept. '09	Janv. '11
Hercules	1er juin '09	10 mai '10	Juill. '11
Colossus	1er " '09	9 avril '10	Août '11
Orion	29 nov. '09	20 août '10	Janv. '12
Conqueror	4 janv. '10	1er mai '11	Mars '12
Monarch	4 " '10	30 mars '11	Avril '12
Thunderer	4 " '10	1er fév. '11	Juin '12
King Gorge V	16 " '11	9 oct. '11	
Centurion	16 " '11	18 nov. '11	
Ajax	13 " '11	21 mars '12	
Audacious	13 " '11		
Iron Duke	15 " '12		
Marlborough	25 " '12		
Delhi	30 " '12		
Membow	30 mai '12		
Nouveau navire Nouveau navire Nouveau navire Nouveau navire	Programme de 1912-13.		
Grands croiseurs :—			
Indomitable	21 nov. '05	16 mars '07	Juin '08
Inflexible	21 " '05	26 juin '07	Oct. '08
Invincible	21 " '05	13 avril '07	Mars '09
Indefatiguable	23 fév. '09	28 oct. '09	Avril '11
Lion	29 nov. '09	6 août '10	Juin '12
Princess Royal	4 janv. '10	29 avril '11	
*Nouvelle Zélande	1er avril '10	1er juill. '11	
†Australia	1er " '10	25 oct. '11	
Queen Mary	27 fév. '11	20 mars '12	
Tiger	— mai '12		

* En chantier aux frais du gouvernement de la Nouvelle-Zélande
† En chantier pour le compte du gouvernement de la confédération Australienne.

ALLEMAGNE—23.

Nom.	Date de la commande.	Date du lancement.	Date de l'armement pour les épreuves.
Nassau	*Août '07	7 mars '08	Oct. '09
Westfalen	*Août '07	1er juill. '08	Nov. '09
Rheinland	Avril '07	26 sept. '08	Avril '10
Posen	Avril '07	12 déc. '08	Mai '10
Ostfriesland	Avril '08	30 sept. '09	Août '11
Helgoland	Juin '08	25 sept. '09	Août '11
Thuringen	Juin '08	27 nov. '09	Juillet '11
Oldenburg	†Avril '09	30 juin '10	Juillet '11
Kaiser	‡	22 mars '11	
Friedrich der Grosse	‡	10 juin '11	
Kaiserin	‡	11 nov. '11	
Konig Albert	‡		
Prinzregent Luitpold	‡	17 déc. '11	
Ersatz Kurfurst (Friedrich Wilhelm)	‡		
Ersatz Weissenberg	‡		
S	‡		
Ersatz Brandenburg, programme 1912–13.			
Grands croiseurs :—			
Von de Tann	*Mars '08	20 mars '09	Sept. '10
Moltke	Sept. '08	7 avril '10	Sept '11
Goeben	†Avril '09	28 mars '11	Juillet '12
Szyditz	‡	30 mars '12	
K	‡		
Ersatz Kaiserin Augusta, programme 1912–13.			

Date de la mise en chantier de la coque.
Promis aux maisons de construction navale à l'automne de 1908.
Pas de renseignements officiels.

Le tableau qui précède indique le nombre de dreadnoughts, y compris les croiseurs-dreadnoughts, construits, en chantiers ou autorisés par le Royaume-Uni et l'Allemagne, respectivement, au commencement de juin 1912, donnant pour chaque pays le nom de chaque navire, la date de la mise en chantier ou de l'adjudication de l'entreprise, la date du lancement et la date de l'achèvement.

LES DREADNOUGHTS DE L'UNIVERS.

10. Le tableau suivant (corrigé jusqu'à la fin d'octobre 1912) indique tous les navires de l'époque des dreadnoughts : A, en armement ; B, en voie d'achèvement à flot ; C, en chantier ; D, commandés ou projetés, avec la date à laquelle on espère que le dernier sera prêt pour l'armement.

	A.	B.	C.	D.	Total.	Date de l'achèvement.
Empire Britannique	20	9	5	2	36	Mars 1915
Allemagne	12	5	6	—	23	Mars 1915
Etats-Unis d'Amérique	8	2	2	1	13	Printemps 1916
France	6	3	4	4	17	Janv. 1917
Japon	3	2	4	—	9	? 1916
Russie	—	4	3	4	11	Printemps 1917
Italie	1	3	2	2	8	? 1916
Autriche	1	1	2	—	4	Mars 1915
Brésil	2	—	1	—	3	? 1914
Espagne	—	1	2	—	3	Mars 1915
République Argentine	—	2	—	—	2	? 1913
Chili	—	—	2	—	2	Mars 1915
Turquie	—	—	1	1	2	? 1915

11. Le tableau suivant indique l'effectif probable des principaux navires de cette classe le 31 mars, fin de l'exercice en Angleterre, de 1913 à 1915. Ces chiffres ne sont évidemment qu'aproximatifs, les totaux de chaque année étant exagérés si la tendance passée aux retards doit être acceptée comme un critérium de l'avancement des travaux à l'avenir.

M. McLEAN (Sunbury et Queens).

	Totaux le 31 mars en		
	1913.	1914.	1915.
Empire Britannique	25	32	36
Allemagne	13	19	23
Etats-Unis d'Amérique	8	9	12
France	6	8	10
Japon	4	5	5
Italie	1	4	6
Autriche	1	2	4
Russie	.....	4	4
Brésil	2	3	3
Espagne	.....	1	2
République Argentine	2	2	2
Chili	.....	.....	2
Turquie	.....	.....	1

12. Le coût total et le coût par tonneau d'un navire de chaque modèle sont indiqués ci-dessus.

	Coût total.	Coût par tonne.
EMPIRE-BRITANNIQUE :		
Collingwood	£2,731,600	£ 89·9
Neptune	1,715,250	86·1
Monarch	1,886,900	83·8
Lion*	2,068,350	78·4
ALLEMAGNE :		
Nassau	1,840,000	101
Thuringen	2,304,300	102·7
Moltke*	2,156,560	95·3
AUTRICHE :		
Viribus-Unitis	2,525,000 est.	126·2
ITALIE :		
Conte di Cavour	2,600,000 est.	118·1
Caio Duilio	2,833,500 est.	126·8
ETATS-UNIS :		
Delaware	1,850,000	92·5
FRANCE :		
Danton	2,205,000	122·3
Courbet	2,603,960 est.	113·0
RUSSIE :		
Petropaulovsk	2,800,000 est.	121·7

Il ne faut pas oublier que la triple alliance a vingt-deux dreadnoughts à flot et que nous en avons vingt-six, tandis que ses plans comportent un total de trente-cinq pour la présente année contre trente-six. La même tendance perce dans le nombre des croiseurs et des torpilleurs.

SITUATION DES PUISSANCES NAVALES EN MARS 1913, AU POINT DE VUE DES NAVIRES CONSTRUITS, EN CHANTIER OU PROJETÉS.

		Empire Britannique.	Etats-Unis d'Amérique.	Allemagne.	France.	Japon.	Russie.	Italie.	Autriche.	Suède.	Hollande.	Norvège.	Danemark.	Espagne.	Portugal.	Grèce.	Turquie.	Brésil.	République Argentine.	Chili.
1. Navires principaux	A.	44	19	17	17	9	9	8	4	....	....	....	....	3	....	....	2	3	2	2
	B.	10	....	6	....	8	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	C.	22	16	20	14	7	6	6	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	D.	....	7	2	2	3	3	4	6	14	11	6	6	1	1	3	6	3	7	2
2. Croiseurs cuirassés	A.	9	4	1	....	....	1	4	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....
	B.	25	11	8	18	9	5	5	2	....	....	....	....	3	....	....	....	....	4	2
	C.	8	....	....	3	1	....	1	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
3. Croiseurs protégés	A.	46	3	10	3	2	6	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....
	B.	43	11	32	2	12	1	7	9	....	6	....	....	3	1	....	3	4	3	3
	C.	7	2	5	5	7	1	2	3	3	3	2	5	1	3	1	2	6	2	2
4. Canonnières à torpilles		13	....	....	3	4	6	4	7	5	....	1	....	4	....	....	3	4	2	2
5. Contre-torpilleurs	A.	152	34	85	21	16	34	18	6	....	..	3	....	....	3	4	4	10	12	6
	B.	80	16	48	62	54	70	28	12	9	8	....	6	7	....	8	5	....	3	6
6. Torpilleurs	A.	49	22	41	48	23	29	79	54	36	22	12	5	24	....	6	7	4	21	..
	B.	60	5	51	18	33	....	38	18	22	15	34	23	7	7	12	3	18	26	19
7. Sous-marins		87	39	36	89	15	37	20	12	6	6	4	6	....	1	3	....	3	1	2

NOTES.—*Navires principaux.*—A.—Navires modernes de 15,000 tonneaux ou plus. B.—Cuirassés d'escadre-croiseurs. C.—Navires moderne de plus de 10,000 et de moins de 15,000 tonneaux. D.—Navires plus anciens aménagés pour des service auxiliaires ou navires modernes de moins de 10,000 tonneaux de déplacement.

Croiseurs cuirassés.—A.—Navires filant 21 nœuds et portant au moins quatre gros canons 9:2 pouces ou plus. B.—Navires de 6,000 tonneaux ou plus, non compris dans la classe A. C.—Tous les autres croiseurs cuirassés.

Croiseurs protégés.—A.—Navires modernes de plus de 5,000 tonneaux. B.—Navires modernes de plus de 2,000 et de moins de 5,000 tonneaux. C.—Navires aménagés pour services auxiliaires, non compris dans les classes A et B.

Contre-torpilleurs.—A.—Navires naviguant en mer, de 500 tonneaux ou plus. B.—Tous les autres contre-torpilleurs.

Torpilleurs.—A.—Navires de 1re classe construits depuis moins de onze ans. B.—Tous les autres torpilleurs.

NAVIRES DE GUERRE LES PLUS RAPIDES DE L'UNIVERS (ACHEVÉS).

	Cuirassés d'escadre.			Grands croiseurs.			Croiseurs cuirassés.			Croiseurs protégés et éclaireurs.			Contre-torpilleurs.		
	Nationalité.	Nom.	Vitesse.	Nationalité.	Nom.	Vitesse.	Nationalité.	Nom.	Vitesse.	Nationalité.	Nom.	Vitesse.	Nationalité.	Nom	Vitesse.
1	Italien	Dante Alighieri	24·5	Anglais	Princess Royal	34·7	Allemand	Blücher	25.8	Italien	Quarto	29·5	Anglais	Tartar	40·2
2	"	Napoli	23·6	"	Lion	31·78	Français	Ernest Renan	25·5	Anglais	Bellona	28·8	"	Swift	38·3
3	Allemand	Kaiser	23·6	"	Indefatigable	29·13	Anglais	Drake	25·3	"	Boadicea	27·9	"	Amazon	36·8
4	Anglais	Conqueror	23·13	"	Indomitable	28·7	"	King Alfred	25·1	Américain	Salem	27·7	Argentine	La Plata	36 8
5	Italien	Roma	23	"	Invincible	28·6	"	Essex	24·8	Brésilien	Rio Grand	27·412	Turque	Muavenet	36·3
6	"	V. Emanuele	22·8	Allemand	Moltke	28·57	"	Lancaster	24·8	Allemand	Mainz	27·23	Russe	Novik	36·25
7	Anglais	Temeraire	22·74	"	Goeben	28·4	"	Suffolk	24·7	Autrichien	Ad. Spaun	27·07	Allemand	V194	36
8	"	Neptune	22·7	Anglais	Inflexible	28·4	"	Good Hope	24 54	Brésilien	Bahia	27·016	Français	Casque	35·6
9	"	Colossus	22·6	Allemand	Von der Tann	28·12	"	Cumberland	24·5	Anglais	Failmouth	27·01	Anglais	Lurcher	35·34
10	Américain	Florida	22·54	Japonais	Ikoma	24	"	Berwick	24·4	Allemand	Augsburg	27·01	Français	Bouclier	35·34
11	Italien	Regina Elena	22·5	"	Tsukuba	22·17	"	Donegal	24·3	Anglais	Bristol	26·84	Anglais	Mohawk	35·294
12	Anglais	Vanguard	22 4	"		21·6	"	Leviathan	24·1	Allemand	Koln	26·8	Français	Crusader	35·216
13	"	Dreadnought	22·4				"	Kent	24·1	Anglais	Glasgow	26·7	Italien	Indomito	35·10
14	"	Orion	22·31				Italien	S. Marco	24·04	Américain	Chester	26·52	Argentine	Cordoba	34·7
15	Brésilien	Minas Geraes	22·29				Anglais	Cornwall	24	Japonais	Sutsuya	26·4	Anglais	Nubian	34·7
16	Américain	North Dakota	22·25				Français	Edgard Quinet	23·92	Allemand	Kolberg	26·32	Américain	Reid	34·548
17	Allemand	Oldenburg	22·2				Grecque	G. Averoff	23·9	Anglais	Gloucester	26·292	Anglais	Cossack	34·5
18	Anglais	Bellerophon	22·1				Anglais	Monmouth	23·9	"	Newcastle	27·266	Allemand	G164	34·45
19	Américain	Wyoming	22·04				Allemand	Gneisenau	23·8	"	Attentive	26·25	Anglais	Zulu	34·3
20	Anglais	Collingwood	22				Anglais	Devonshire	23·8	"	Blanche	26·2	"	Ghurka	34·3
21	Américain	Delaware	21·98				"	Black Prince	23·65	"	Liverpool	26·171	Allemand	V1	34·28
22	"	Utah	21·92				Italien	Amalfi	23·64	"	Yarmouth	26	Américain	Paulding	33·94
23	Anglais	Hercules	21·91				Français	Waldeck Rousseau	23·64	"	Active	26	Allemand	G137	23·9
24	"	St. Vincent	21·9							"	Dartmouth	25·9	Français	Fourche	33·8
25	"	Monarch	21·88				Anglais	Antrim	23·63	"	Blonde	25·8	Anglais	Saracen	33·8
							"	Roxburg	23·63						

On voit par les tableaux suivants que la situation de la Grande-Bretagne s'est améliorée ces années dernières.

Le tonnage en cuirassés des cinq principales puissances navales, navires mis à flot dans la période quinquennale de 1902 à 1906 inclusivement, est indiquée ci-après:

	Tonneaux.	Proportion p. 100
Grande-Bretagne	87,977	35·3
Allemagne	36,106	14·5
France	30,210	12·1
Etats-Unis	73,184	29·4
Japon	21,648	8·7

Dans la période quinquennale suivante, de 1907 à 1911, la jauge des cuirassés mis à flot déclina légèrement et tomba à 243,440, grâce à la grande réduction dans la construction de navires américains. Du total indiqué ci-dessus

	Tonneaux.	Proportion p. 100
La Grande-Bretagne avait	89,450	36·8
L'Allemagne avait	63,050	25·9
La France avait	39,290	16·1
Les Etats-Unis avaient	33,530	13·8
Le Japon avait	18,120	7·4

La principale augmentation est, bien entendu, imputable à l'Allemagne, dont la part, qui formait un septième du total en 1902-1906, représente un peu plus du quart en 1907-1911, tandis que la part proportionnelle des Etats-Unis, qui était d'un tiers, tombe à moins du septième.

EFFECTIF DES PRINCIPALES MARINES.

Année.	Grande-Bretagne.	Allemagne	France.	Russie.	Italie.	Autriche-Hongrie.	Etats-Unis.	Japon.
1901	117,116	31,157	53,324	61,503	26,750	9,069	13,351	—
1902	121,870	33,542	53,247	62,709	26,948	9,391	37,426	30,412
1903	125,948	35,834	52,966	64,393	26,994	10,277	41,805	32,810
1904	130,490	38,128	52,559	69,856	26,994	10,469	45,398	3,541
1905	127,667	40,843	54,549	71,527	27,492	11,989	50,049	—
1906	127,431	43,654	57,108	59,822	28,000	13,099	50,295	39,682
1907	127,228	46,936	57,461	55,343	28,476	13,133	51,942	41,777
1908	127,909	50,531	57,035	44,949	29,571	14,053	54,867	46,443
1909	127,968	53,946	57,351	46,345	30,613	14,954	58,827	47,240
1910	131,000	57,373	58,595	46,885	30,613	16,148	61,890	44,311
1911	134,000	60,805	58,649	46,655	30,587	17,277	62,283	49,389

EFFECTIF.

En tenant compte des crédits du budget supplémentaire (1,500 officiers et marins), l'effectif total auquel il est pourvu cette année s'élève à 137,500, hommes contre 134,000 portés aux dernières estimations soit une augmentation de 3,500. Ce n'est pas suffisant. Même en dépit des obstacles physiques d'absorption, etc., il aurait été possible d'ajouter au moins 5,000 à ce nombre, et ainsi de s'appliquer à remédier le plus tôt possible à l'insuffisance de l'effectif actuel.

M. ROCH LANCTOT (Laprairie-Napierville) (texte): Monsieur l'Orateur, la motion du très honorable premier ministre que nous avons sous discussion depuis le 5 décembre dernier est d'une telle importance que j'ai cru que je faillirais à mon devoir de représentant des électeurs des comtés de Laprairie-Napierville, si je ne venais pas vous donner ma manière de voir sur ce cadeau de 35 millions, pour faire construire trois superdreadnoughts en Angleterre, afin d'augmenter, d'après l'honorable premier ministre, la marine anglaise.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention les discours prononcés des deux côtés de cette Chambre sur cette motion, et plus je suis la discussion et plus je lis ces discours, plus je suis à me demander pourquoi ce tribut au gouvernement anglais, non pas que les honorables ministres anglais aient demandé cette somme, mais bien à la demande de nos ministres canadiens, réunis à Londres, avec les ministres anglais qui, comme le dit le mémoire que l'honorable premier ministre déposa sur la table de cette Chambre en même temps qu'il annonçait sa politique dans cette enceinte, et au Canada tout entier.

Les honorables ministres et députés de la droite qui ont pris part au débat jusqu'à maintenant, nous disent que le gouvernement de la Grande-Bretagne accepte avec plaisir et reconnaissance ce don de 35 millions. Je n'ai jamais pensé qu'il pût en être autrement, et personne au monde ne refuserait un cadeaau semblable; je crois que l'honorable premier ministre et ses collègues accepteraient un don pareil, et je les féliciterais.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je suis à me demander pourquoi faire ce cadeau, lorsque les experts de l'amirauté et l'honorable premier ministre (M. Asquith) et M. Churchill déclarent que la puissance maritime de l'Angleterre est capable de te-

nir tête à deux grands pouvoirs réunis aujourd'hui, et en plus, pour plusieurs années à venir. Ce don est fait pour sortir d'une situation fort embarrassante certains honorables députés de la droite et plusieurs des honorables ministres qui composent ce cabinet, à savoir que rien ne devrait être fait—soit une marine ou une contribution —avant que le peuple ait été consulté. C'était le programme de presque tous les candidats nationalistes dans Québec, aux élections de 1911, et je ne crois pas qu'un seul de ces messieurs se soit présenté avec le programme du chef de l'opposition d'alors, comme francs conservateurs, et pour une contribution de deux dreadnoughts.

En 1909, une résolution présentée par le présent ministre du Commerce (M. Foster) à savoir: que le temps était arrivé pour le Canada de faire quelque chose pour sa propre défense, et que le meilleur mode de faire ce quelque chose n'était pas une contribution, mais une marine canadienne.

L'ancien gouvernement, après la session de 1909, délégua deux de ses ministres à Londres, l'honorable sir Frédéric Borden et l'honorable M. Brodeur, pour consulter les experts de l'amirauté et le gouvernement anglais, afin de décider quels types de navires conviendraient le mieux pour notre marine canadienne. Il fut décidé que onze navires seraient construits, savoir: 4 croiseurs, du type Bodicea, et 6 destructeurs. Tout allait bien, tout le monde était content; l'honorable premier ministre d'aujourd'hui, alors chef de l'opposition parla en Angleterre vers le même temps et approuva la construction d'une marine canadienne. Quelque temps après, il revenait sur le sol canadien, et il était encore pour une marine canadienne. La session de 1909 à 1910 approchait toujours. Un banquet donné à Lachine à M. Monk, changea la situation, et M. Monk déclarait dans son discours que nous devions rester dans le statu quo et ne rien faire sans que le peuple soit consulté; c'était la vrai politique pour remporter des comtés dans Québec, c'est tout ce dont il s'agissait. Pour les provinces anglaises c'était trop peu ils appelaient nos vaisseaux une marine de fer-blanc, il fallait faire plus que cela; mettre dès maintenant une contribution, et en même temps permettre à nos amis de Québec de dire que Borden est encore pire que Laurier, et dire même qu'il y avait alliance entr'eux, et qu'ils ne voulaient ni de l'un ni de l'autre. C'est Monk qui sera le premier ministre, disaient-ils, et en tout cas, mon adversaire de 1911 promettait aux électeurs qu'il mettrait, par son vote, celui qui lui promettrait de rappeler cette loi néfaste appelée la marine Laurier.

Je n'ai aucun doute que tous les candidats nationalistes aient fait la même promesse. Ce monsieur promettait avant même qu'il y ait un nouveau gouvernement, le rappel de la loi, car disait-il, donnez-nous vingt députés indépendants comme je le suis, et après les élections nous monterons à Ottawa, et là nous sommerons celui qui sera choisi comme premier ministre de s'exécuter. Je suppose, et j'ai raison de croire que tous les candidats dans la province de Québec ont promis la même chose à leurs électeurs. Je crois que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a parlé ainsi; je crois que l'honorable ministre des Postes tenait le même langage devant son chef M. Armand Lavergne dans le comté de Québec; je crois qu'il ne peut nier la chose, et lors de sa réélection comme ministre des Postes, parlant à la Jeune Lorette, il était pour le plébiscite, et toujours si l'on me donne mieux, je le prendrai. Est-ce que la contribution de 35 millions lui va mieux qu'un plébiscite? Car il l'a laissé entendre dans un discours fait dans un club politique à Québec. Si oui, il est aisé à satisfaire. Je crois que ses électeurs ne seront pas de son avis à la prochaine occasion. Mon adversaire et ses amis dans le comté de Laprairie-Napierville, lors de l'élection de 1911, disaient aux électeurs que cette marine de guerre—il ne parlait jamais marine—sans ajouter le mot guerre, c'était plus terrible pour les pauvres mères de famille qu'ils avaient tant effrayées pendant l'élection de Drummond-Arthabaska. Le coût de cette marine de guerre, c'est plus que l'évaluation foncière des deux comtés. Seulement pour la construction, l'entretien, les coups de canon, le plus petit, coûte $80.00 et à mesure que le canon grossit de calibre, le coût va jusqu'à $400 et même jusqu'à $1,000. Je leur demandais ce qu'ils avaient à dire du sous-amendement Borden, et ils répondaient en choeur: nous sommes contre. C'était le valet de sir Wilfrid Laurier, disaient-ils; c'est M. Borden en 1911.

Maintenant je me demande ce que ces messieurs vont bien dire de lui en demandant à cette Chambre de vouloir bien voter 35 millions à Sa Majesté, sans consulter le peuple et sans même qu'il y ait urgence.

Savez-vous, monsieur l'Orateur, que cette contribution est trois fois la dépense de la marine canadienne, dont la loi fut votée en mars 1910. Je conclus donc que cette contribution va englober non seulement Laprairie-Napierville, mais tous les comtés voisins, Saint-Jean et Châteauguay, et j'ai bien peur d'être obligé de traverser le Richelieu pour compléter notre évaluation foncière avec le comté d'Iberville.

Monsieur l'Orateur, c'est de cette manière que les nationalistes ont fait l'éducation du peuple sur nos devoirs envers nous-mêmes et envers l'empire, et je ne suis pas peu surpris d'entendre sortir de la bouche

du ministre des Postes, que le parti libéral aurait dû mettre l'esprit de parti de côté pour traiter cette question; je me demande quel est le parti qui est à blâmer dans toute cette affaire. Ce sont ces messieurs qui ont semé le vent et qui vont récolter bientôt la tempête.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je vous disais il y a un instant, que, en autant que je suis concerné, pour mon propre avantage, les partis politiques ne me faisaient rien sans vouloir blesser les députés qui sont avocats et qui souvent attendent des récompenses politiques, je puis dire que je n'en attends aucune, mais je regrette d'avoir à vous dire que les électeurs que je représente dans cette Chambre ont une position tout à fait différente de la mienne; ça va leur coûter cher d'avoir changé de gouvernement; $5.00 par tête depuis l'enfant dans le berceau jusqu'aux pères et mères de famille, et les familles de 10 enfants ne sont pas rares dans mon comté, et ajoutez à cela le père et la mère, ce qui fait 12, à $5.00 par tête, vous arriverez à $60.00 par famille; et la population étant près de 20,000 âmes, j'arrive donc avec un don de $100,000 seulement pour la première contribution.

Je prends très rarement part aux débats; je siège sur les derniers bancs de l'opposition; je ne suis qu'un simple cultivateur, et depuis le commencement de ce débat je suis à me demander pourquoi donner de l'argent si l'on doit bâtir une marine canadienne, et surtout quand le premier ministre d'Angleterre, M. Asquith et M. Churchill déclarent que c'est à la demande des ministres du Gouvernement canadien, réunis à Londres, qu'ils se déclarent contents et satisfaits du don généreux offert par le Gouvernement canadien.

Il n'est pas prouvé, dans le mémoire, qu'il y ait urgence, et le premier ministre lui-même n'a pas voulu essayer de le prouver. C'était tout simplement pour sortir d'une situation fort embarrassante pour les deux partis qui composent ce cabinet, les conservateurs anglais et les conservateurs de Québec, soi disant nationalistes, avant le 21 septembre 1911.

Monsieur l'Orateur, pour moi c'était bien simple de régler cette question. Il n'y a pas d'urgence. M. Churchill déclare que l'Angleterre est encore capable de tenir tête à toute combinaison de deux grands pouvoirs, et qu'elle continue ses constructions en proportion de la construction des autres puissances. Les experts de l'amirauté affirment que, jusqu'en 1920, la flotte anglaise sera vis-à-vis de la flotte allemande en fait de gros cuirassés dans la proportion de 15 à 10, c'est-à-dire que pour 10 dreadnoughts allemands, l'Angleterre en aura 15, et pour 20 allemands, 30 anglais, et ainsi de suite. Donc nous avons le temps de bâtir en Canada notre propre marine, en commençant par les plus petits navires, et plus tard, lorsque nos revenus auront considérablement augmenté, nous pourrons bâtir les deux dreadnoughts pour compléter chaque unité.

Monsieur l'Orateur, en autant que cela me concerne, je dois vous avouer tout de suite que je ne suis pas aussi pressé que le sont les honorables députés de la droite. Plus ça prendra de temps pour construire cette marine en Canada, plus je serai content. Je suis opposé à toute dépense, soit comme contribution, soit pour la construction des navires à l'étranger pour notre marine canadienne, et en voici la raison: c'est que dans la construction des navires, 70 p. 100 du coût est gagné par la main-d'œuvre. Alors, si nous dépensons 35 millions, d'ici à 10 ou 15 ans, pour construire notre marine canadienne, nos ouvriers canadiens gagneront, dans cette nouvelle industrie, près de 25 millions de dollars. Alors cet argent revient au peuple du Canada, tout le monde en bénéficie, et comme le gouvernement est le marchand de gros du pays, ce même gouvernement encaissera cette année au delà de 100 millions de dollars en douane, près de 20 millions en accise.

Tout en ayant en 1897, lors du réajustement du tarif Fielding, diminué les droits dans l'ensemble de 3 p. 100, dans ce temps, le revenu des douanes était à peine de 20 millions, il n'y avait pas de monde et pas d'argent pour acheter le strict nécessaire pour ne pas mourir de faim. Aujourd'hui les choses sont bien changées. Grâce aux grands travaux publics, et a une forte immigration, nous jouissons d'une grande prospérité. Pensez-vous, monsieur l'Orateur, que si nos grands travaux avaient été faits par des étrangers qui auraient pu retourner dans leurs foyers tous les quinze jours, et dépenser leur salaire dans leur pays, les revenus du pays seraient ce qu'ils sont aujourd'hui? Non, monsieur l'Orateur, et c'est une des raisons pourquoi je suis opposé à toute contribution.

Le premier ministre nous demande de voter 35 millions à l'Angleterre quand il n'y a aucune raison valable pour justifier cette demande, pas d'urgence, pas d'apparence d'urgence quelconque pour maintenant, et même pour plusieurs années à venir. Le premier ministre nous demande de donner à un peuple qui a présentement au moins 25 fois plus les moyens que nous. L'Angleterre a diminué sa dette depuis sept ans de 365 millions de dollars. Nous, nous avons augmenté la nôtre de plus de 100 millions. La dette per capita du peuple anglais est moindre que la nôtre; sa dette par tête est aussi beaucup moindre que la nôtre. L'Angletere n'a pas comme nous de grands travaux publics à faire pour développer un aussi vaste territoire que le nôtre. Dans les vieux pays d'Europe où tout le territoire est occupé, ce n'est pas comme ici où tout est à faire,

soit des chemins de fer à construire, des canaux à creuser, des ports à outiller, etc., etc.

Monsieur l'Orateur, je crois que le Gouvernement devrait tout d'abord favoriser la construction de chantiers maritimes dans le pays. Dans ces chantiers, non seulement il se construirait des navires de guerre, mais aussi des navires de commerce, et ce serait une nouvelle industrie en attendant que ces chantiers soient bâtis en Canada; pour pouvoir commencer notre marine canadienne.

Je sais que, tout à l'heure, l'honorable député de Queen-et-Sunbury (M. McLean) disait que nous ne pouvions pas bâtir maintenant de dreadnoughts au Canada. Je le sais, monsieur l'Orateur, mais je sais aussi que nous n'en avons pas besoin maintenant. Et puis, nous ferons comme les autres pays qui ne pouvaient pas non plus bâtir de dreadnoughts au commencement, mais qui se sont ensuite outillés, comme l'Allemagne, par exemple, qui aujourd'hui bâtit des dreadnoughts chez elle.

Je remarquais, lorsque cet honorable député parlait ainsi, que l'honorable premier ministre prenait un air tout réjoui, et que des députés nationalistes de la province de Québec, députés qui se sont fait élire en condamnant la marine, applaudissaient si fort qu'ils risquaient de casser leur pupitre, parce que l'honorable député de Queen-et-Sunbury disait que nous ne pouvions pas bâtir ces gros vaisseaux au Canada. Pour moi, j'en suis content, car je ne vois pas que nous soyons pressés d'en bâtir. Mais ces députés nationalistes qui ne voulaient d'aucun navire ni d'aucune marine, se déclarent en faveur d'une mesure par laquelle ces dreadnoughts seront construits en Angleterre. Je ne sais comment ils s'arrangeront avec leurs électeurs, mais je ne serais pas surpris que le jour de la rétribution arrivé, ils passent un mauvais quart d'heure.

Je suggérerais au ministre des Finances, s'il ne sait pas quoi faire avec cet argent-là, de l'employer à ce que j'ai énoncé plus haut, car, monsieur l'Orateur, le ministre me représente l'enfant qui met la main sur un gros héritage, qui n'a pas aidé le père à le gagner et qui ne sait quoi en faire, il se croit riche pour toujours sans savoir d'où vient cet héritage, dépensant à droite et à gauche.

J'ai bien peur que le ministre des Finances fasse comme ce jeune homme avec la politique de surplus de son prédécesseur, M Fielding, en commençant d'abord par donner 35 millions.

Monsieur l'Orateur, j'ai entendu dans cette Chambre plusieurs députés de la droite parler de la marine de fer-blanc de l'ancien gouvernement. Ces députés disaient que cette marine serait canadienne en temps de paix, impériale en temps de guerre. Voici ce que j'en pense et voici l'opinion que je me suis faite sur notre marine. L'Angleterre n'a et n'aura pas besoin de notre marine si elle était en guerre. Mais voici ce qui pourrait arriver si le Canada n'avait aucun navire de guerre soit sur l'Atlantique ou le Pacifique. Alors la puissance en guerre avec l'Angleterre pourra envoyer un ou deux de ses vieux navires démodés pour un combat rangé et empêcher de partir de nos ports nos bâtiments marchands et je prétends, monsieur l'Orateur, que c'est ce que veut l'Angleterre; car l'Angleterre en guerre aura plus besoin de vivres et de provisions de toutes sortes que des dreadnoughts ou tous autres types de navires.

Pour moi, monsieur l'Orateur, je dis que le devoir du Gouvernement envers le pays, notre Canada et l'empire c'est de pourvoir à fortifier nos ports et de faire bâtir des chantiers maritimes pour construire une marine canadienne et, en autant que je suis concerné, elle sera canadienne en temps de paix comme en temps de guerre. Et si, dans ce temps-là, le Gouvernement juge que notre flotte doit aller aider la mère patrie, ce sera à lui de se prononcer.

Avant de terminer mes quelques remarques, je tiens à faire une déclaration en mon propre nom.

Monsieur l'Orateur, il est prouvé que l'urgence n'existe pas; en plus que l'Angleterre est capable de se défendre seule, et aussi, vu que l'amirauté et le gouvernement anglais, avec nos ministres canadiens réunis à Londres en 1910, ont décidé que le Gouvernement canadien devrait construire sa propre marine, je m'en tiens donc à notre politique de 1910. Si ce Gouvernement fait voter cette contribution de 35 millions, cet argent sera pris sur notre revenu, dit l'honorable ministre de la Marine. C'est vrai, mais il nous faudra emprunter cela en Angleterre et aussi pour terminer nos grands travaux, tels que le Transcontinental, le chemin de fer de la baie d'Hudson, le canal Welland, le creusage du Saint-Laurent, l'amélioration et l'outillage de nos ports, savoir: Montréal, Québec, Saint-Jean, Halifax. Si nous avons tant de millions à donner à l'Angleterre comme cadeau, pour ma part, vu qu'il n'y a pas d'urgence et que nous ne pouvons pas commencer dès maintenant à construire notre marine, je suggérerais au Gouvernement de dépenser ces 35 millions pour commencer le canal de la baie Georgienne, en mettant dès cette session une somme de 10 millions dans les estimés supplémentaires, et continuant de même pour trois ans, ce qui ferait une somme de 30 millions déboursés pour ce canal. Après ces trois années, le Transcontinental sera terminé, et alors le Gouvernement pourra faire face au parachèvement de ce canal, et si nos chantiers maritimes sont terminés, alors nous

pourrons commencer la construction de notre marine canadienne.

Je vous disais donc, monsieur l'Orateur, il y a un instant, qu'en prenant 30 millions pour commencer le canal de la baie Georgienne; il resterait 5 millions de disponibles du don de 35 millions. Ces 5 millions pourraient être employés en subsides aux provinces pour favoriser les bonnes routes, et en faisant ainsi, ces provinces pourraient faire faire au moins 200 milles de macadam dans le pays, avec l'octroi de chaque gouvernement local et l'aide des municipalités. En faisant ainsi, tout le monde bénéficierait de cette dépense et de l'amélioration de notre voirie. Et je vous dis en plus que les bonnes routes aideraient de beaucoup à diminuer le coût de la vie dans les grands centres; alors, monsieur l'Orateur, tout le monde serait content, car tout le monde en aurait son profit. Si nous avions de bons chemins, je ne doute pas que les cultivateurs de Laprairie feraient plus de culture maraichère car ils auraient un bon marché à Montréal pour écouler ces produits.

Je tiens à définir ma position dans cette Chambre et dans mon comté au sujet d'une contribution ou d'une marine. J'ai voté pour la marine en 1910, comptant que cette marine ne coûterait pas plus que 3 p. 100 de notre revenu pour son entretien, tel que dit par l'honorable chef de l'opposition, le premier ministre d'alors. Notre marine devait coûter $11,700,000, en chiffres ronds $12,000,000.

Par l'offre du Gouvernement de trois dreadnoughts, les nationalistes de 1911 diront dans Québec, à la prochaine élection, des deux propositions, nous avons choisi la moindre, 35 millions en cadeau et c'est tout.

L'honorable ministre des Postes nous a dit, dans son discours, que l'opposition veut plus qu'une dépense de 35 millions; mais bien du sang, de la chair à canon, comme on a l'habitute de le dire sur les hustings dans la province de Québec.

L'honorabe M. Foster a déclaré à Toronto que nous aurons bientôt une marine canadienne. Cette déclaration est faite afin de satisfaire les jingoes d'Ontario, et même ceux du Nouveau-Brunswick, comme celui que nous venons d'entendre, l'honorable député de Queen-et-Sunbury (M. McLean).

L'amendement du très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) demande la construction d'une marine canadienne. De son côté, l'honorable premier ministre demande à la Chambre de faire un cadeau immédiat de 35 millions à l'Angleterre, pour la construction de trois dreadnoughts. Mais il faudra en plus mettre à bord de ces navires au moins trois à quatre mille hommes, les payer et faire face aux frais d'entretien de ces dreadnoughts. Pensez-vous, monsieur l'Orateur, que les marins qui monteront ces trois dreadnoughts ne seront pas recrutés parmi les nôtres, par les soins du gouvernement et payés par le Trésor Public du Canada? On sait très bien que l'Angleterre se plaint de ne pas avoir assez de marins pour tous ses navires. Ce n'est pas les navires qui manquent, mais ce sont les hommes, au dire des ministres anglais. Il faudra donc les trouver quelque part, et on cherchera assurément à les recruter au Canada. Je suppose que c'est là ce que contient le document secret que ces honorables messieurs de la droite ne veulent pas divulguer.

Voyons ce que disait M. Churchill, le 24 juillet dernier, au parlement britannique: Lord Selborne demandait la construction de huit dreadnoughts au lieu de trois. Fussent-ils construits, il ne serait pas possible, que je sache, de pourvoir ces vaisseaux de marins et d'officiers à l'époque où ils seraient prêts à prendre la mer; à moins de mettre de côté d'autres bons vaisseaux, encore excellents et propres au service. Alors, monsieur l'Orteur, si nous faisons ce cadeau au gouvernement de trois dreadnoughts, sans lui donner des hommes, nous ne rendrons pas service à l'empire, puisque l'amirauté déclare: à quoi bon bâtir de nouveaux dreadnoughts si nous n'avons pas d'hommes pour mettre à bord. Je vois donc par là que notre gouvernement a promis de fournir des marins canadiens pour mettre à bord de ces navires quand ils seront construits, et prêts à prendre la mer.

Je ne suis pas seulement opposé au cadeau de 35 millions; je le suis doublement à l'augmentation des dépenses militaires demandées par l'honorable ministre de la Milice. Le budget de la milice canadienne pour l'exercice 1913-14 est de $10,500,665; augmentation de $1,604,268 de plus que l'an dernier. En 1910-11, les dépenses pour la milice étaient de six millions et demi et nos adversaires dans la province de Québec disaient que nous étions extravagants. L'honorable ministre aura encore quelque chose à mettre dans les estimés supplémentaires qui, avec les $10,500,665, donnera un budget total de au delà de $11,000,000. Ajoutez à cela 12 millions pour un dreadnought, cela fera $23,000,000 pour les dépenses militaires.

Monsieur l'Orateur, le peuple de ce pays est contre de telles extravagances. Aux dernières élections, dans Québec, les candidats soi-disant nationalistes ont fait l'élection sur les dépenses du gouvernement Laurier en ce qui concerne la milice canadienne. Ces mêmes messieurs qui furent élus à l'élection de 1911, vont-ils crier aussi fort contre l'énorme budget militaire imposé à l'honorable premier ministre par l'honorable ministre de la Milice? S'ils sont sincères, ils vont le faire.

Monsieur l'Orateur, nous allons dépenser 23 millions cette année. Supposons que notre revenu soit de 200 millions, nous allons donc dépenser près de 1-8 de notre revenu pour des fins militaires. Dans un jeune pays comme le nôtre, où il y a tant à faire pour son développement, je dis que c'est un crime d'agir ainsi.

Voici la position que j'entends prendre sur cette question des dépenses militaires. Je suis et je resterai opposé à tout gouvernement qui dépensera plus pour la milice et la marine que $1.50 par tête de la population. Quel que soit le parti au pouvoir, il n'y a pas de raison pour que l'on dépense plus de 7 millions pour notre milice aujourd'hui, et en mettant la population du pays à 8 millions, cela donnerait une somme totale de $12,000,000 pour notre milice et l'entretien de notre marine.

La classe agricole que je représente en cette Chambre, et plus particulièrement les électeurs de Laprairie-Napierville, sont opposés à de si fortes dépenses pour des fins militaires.

Monsieur l'Orateur, le Gouvernement n'a pas la majorité de l'électorat, dans cette Chambre, pour voter cette contribution de 35 millions; parce que les honorables députés de la droite, presque tous ceux de la province de Québec, sauf de très rares exceptions, quand ils se sont présentés à leurs électeurs, ont déclaré et promis au peuple que rien ne devait être fait, soit pour une marine ou une contribution, sans que le peuple soit consulté.

Avant de terminer ces quelques remarques, je tiens à déclarer que je suis opposé à toutes les suggestions faites par l'honorable député de Queen et Sunbury (M. McLean), et surtout à celle qu'on devrait nommer un comité chargé d'arriver à une entente entre les deux partis, afin de donner des dreadnoughts à l'Angleterre et de bâtir une marine pour le Canada. Je suis opposé à la contribution de 35 millions et à ce que l'on bâtisse maintenant des vaisseaux de guerre, parce que nous n'en avons pas besoin. Je m'en tiens à la marine qui fut décidée par le Gouvernement en 1910; je m'en tiens expressément au programme adopté alors et que le gouvernement Laurier fit adopter par le Parlement, programme qui fut basé sur la résolution votée unamement par cette Chambre en 1909.

Je crois en avoir assez dit pour bien définir la position que j'entends prendre sur cette question, attitude qui est la même qu'en 1909, 1910 et 1911. Si, à la dernière élection, j'étais allé de maison en maison dans mon comté, et si j'avais dit aux électeurs que s'ils m'élisaient, je voterais, par exemple, pour le rappel de la loi Laurier sur la marine, je suis certain que j'aurais pris 100 votes de plus. Mais je n'ai pas voulu escamoter des votes par de fausses promesses. J'ai toujours déclaré que j'étais en faveur d'une marine canadienne et que j'approuvais la loi qui avait été votée. Je n'ai pas voulu dire une chose à un électeur et une autre chose à un autre électeur. Je crois que mes électeurs sauront reconnaître en temps et lieu que j'ai été franc à leur égard et que, une fois rendu en Chambre j'ai tenu parole.

(Sur motion de M. Lemieux, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à minuit moins quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 10 février 1913.

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

3e LECTURE

Du bill (n° 9), déposé par M. Ames, concernant la Canadian Explosives, Limited.

SUITE DE LA DICUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE NAVIGATION RICHELIEU-ONTARIO

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 20),déposé par M. L'espérance, concernant la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario.

M. l'Orateur suppléant prend le bureau.

Sur l'article 1er (relèvement du capital à $15,000,000).

M. MACLEAN (York-sud): Ce projet de loi est d'importance vitale pour tout le pays, car il a trait au capital d'une compagnie de service public. Cette compagnie de navigation Richelieu-Ontario est très bien connue dans la partie du pays d'où je viens, dans la ville de Toronto et dans la région de Niagara. Cette compagnie a récemment absorbé la compagnie de navigation Niagara, qui possède nombre de bateaux faisant le service entre Toronto et Niagara et transportant une grande partie de la récolte de fruits de la région de Niagara, récolte qui est d'un si grand intérêt pour l'Ouest canadien. Ce commerce des fruits est un des plus prospères de notre pays, et les arboriculteurs fruitiers de l'Ontario ont gravement à se plaindre des droits exigés pour le transport par les compagnies de messageries. La compagnie de navigation Richelieu-Ontario a la haute main sur cette ligne de Niagara et, par là même, sur la navigation du Saint-Laurent, depuis le canal de Welland jusqu'en bas de

Québec. La compagnie augmente constamment le nombre et les dimensions de ses bateaux, et ses rapports avec le public prennent de plus en plus d'importance. Le public a donc un intérêt de plus en plus grand à contrôler le capital de cette compagnie. Je ne prétends pas pour le moment décider la question de savoir si les droits exigés pour le transport par eau seulement relèvent de la commission des chemins de fer. Mais sans doute les droits exigés pour le transport, partie par eau et partie par voie ferrée, relèvent de la commission des chemins de fer, et à coup sûr de l'autorité du Parlement. Un axiome en matière de transports—qui n'est peut-être pas reconnu dans cette Chambre, mais qui l'est ailleurs—c'est que les frais de capitalisation sont les premiers à grever les péages exigés du public. Il s'ensuit que si le capital d'une compagnie de transport est excessif ou mal assis, les frais de transport exigés du public deviennent exorbitants. Il n'y a rien de nouveau dans la doctrine, bien qu'on semble le penser au Canada, que la formation du capital d'une compagnie de service public est de première importance pour la société et devrait être de première importance pour le corps législatif représentant la société. Cette doctrine est applicable aux banques aussi bien qu'aux compagnies de transport; elle est applicable aux compagnies de télégraphe, de téléphone et autres de service public qui sont aux mains de capitalistes particuliers. L'opinion est acceptée aux Etats-Unis et partout ailleurs que la réglementation du capital de ces compagnies est de la plus grande importance.

Or, je n'ai aucune prévention contre la compagnie de navigation Richelieu-Ontario. Je n'ai aucun intérêt quelconque dans la lutte qui se poursuit, paraît-il, pour la haute direction de cette compagnie; cela m'est absolument égal. Mais la constitution du capital de cette compagnie intéresse au plus haut degré le peuple canadien; et j'espère pouvoir démontrer à la Chambre qu'à moins d'un contrôle exercé par notre Parlement sur les grandes compagnies à privilèges, le public en souffrira.

Il paraîtrait que le capital de cette compagnie est de 10 millions, et on se propose d'en porter le chiffre à 15 millions. Il est fort possible que la compagnie ait besoin de cet apport de capitaux. Mais même dans ce cas, on peut se demander si elle prend un moyen légitime de se les procurer. Les Américains se sont aperçu qu'une émission d'actions ordinaires n'est pas toujours le bon moyen; et dans certains états de l'Union, les compagnies de cette sorte sont tenues de justifier auprès d'un corps public toute demande de relèvement de leur capital-actions.

Peut-être cette compagnie serait-elle en mesure de prélever tous les fonds dont elle a besoin au moyen d'une émission d'obligations à 4 p. 100. Actuellement la compagnie de navigation Richelieu-Ontario verse à ses actionnaires un dividende de beaucoup plus que 4 p. 100, et elle n'est restreinte à aucun taux de dividende. Si elle opère cette grosse émission d'actions ordinaires tout en payant à ses actionnaires des dividendes de 10 ou 15 p. 100, il s'ensuit que les droits exigés du public pour son service doivent être plus élevés que de raison.

Maintenant, je prétends qu'une compagnie avec les ressources, l'actif et les affaires de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario, si elle a besoin de 5 millions de capital supplémentaire pour les fins de son entreprise, peut se les procurer par le moyen d'une émission d'obligations à quatre et quatre et demi p. 100. Les obligations sont préférables aux actions communes, parce qu'elles sont garanties par tout l'actif de la compagnie. Il ne faut pas oublier que ces bateaux transportent dans l'Ontario les fruits de la région de Niagara, non seulement à Toronto, grand marché central, non seulement d'Hamilton à Toronto, mais aussi à Montréal et à Québec.

Un des grands problèmes que se posent aux arboriculteurs de l'ouest d'Ontario, c'est de trouver à écouler leurs produits, non seulement à Toronto et dans l'Ontario, mais aussi à Montréal, Québec et dans les Provinces maritimes. Et plus les frais de formation du capital d'une telle compagnie sont modérés, plus on peut compter sur un contrôle suffisant de la part de la commission des chemins de fer, et plus on est assuré d'un dégrèvement des frais de transport. Aussi faudrait-il contraindre la compagnie à déclarer au Parlement, ou, ce qui vaudrait encore mieux, à quelque commission nommée pour cette fin, et préférablement à la commission des chemins de fer, par quel moyen elle entend se procurer ce capital supplémentaire, quel emploi elle lui destine, quelles perspectives elle a de faire fructifier le capital ainsi obtenu. Cette mesure relative à la compagnie de navigation Richelieu-Ontario soulève toute la question de la formation du capital des compagnies à privilèges. Elle met sur le tapis en cette Chambre et devant le grand public la question de manipulation récente du capital-actions de la grande compagnie du Pacifique, laquelle s'est procuré d'immenses sommes au moyen de l'émission d'actions ordinaires, non pas en les mettant sur le marché à tout hasard, mais sous forme de "melon", ou de gâteau à partager, pour me servir de l'argot du métier, ces parts devant être réparties entre les actionnaires actuels à un prix moins élevé que le prix courant.

Je ne me propose pas de retenir la Chambre par un exposé des faits relatifs à cette opération de la compagnie du Pacifique-Canadien, car la députation en a beaucoup en-

tendu parler. Mais si l'on ne met un terme à ce genre d'opérations dans notre pays, je crains que nous n'arrivions aux mêmes résultats que ceux produits aux Etats-Unis dans la formation du capital des compagnies de service public. A l'heure qu'il est les compagnies de transport aux Etats-Unis—je songe surtout aux compagnies de chemin de fer,—n'ont plus droit de cité sur les marchés monétaires du monde. Leurs actions, leurs obligations, n'y trouvent pas preneur, et elles sont contraintes de se procurer les fonds requis pour leurs diverses entreprises au moyen d'emprunts à courte échéance et grevés de 6 p. 100 d'intérêt. Cela vient de ce que tant de compagnies de chemin de fer aux Etats-Unis ont exagéré la valeur de leur capital. On s'est partagé un si grand nombre de gâteaux, des actions ordinaires ont été émises pour un si fort montant puis distribuées entre les actionnaires, et surtout entre les fondateurs de la compagnie, que leurs titres se trouvent dépréciés sur les places de l'Europe. Et la compagnie du Pacifique-Canadien a été la première à donner ce mauvais exemple au Canada. Cette compagnie a sans nécessité augmenté le chiffre de son capital et ses émissions d'actions ordinaires; elle s'est partagé gâteau sur gâteau, et si le présent projet de loi reçoit son achèvement législatif sans que personne proteste, si le Gouvernement n'est pas mis en demeure d'intervenir, ou de déclarer ce qu'il se propose de faire à l'égard du capital-actions de cette compagnie ou d'autres semblables, il en résultera que ces compagnies de transport, y compris celle du téléphone Bell, seront laissées libres de faire comme elles l'entendent relativement à cette importante question. La compagnie de navigation Richelieu-Ontario pourra faire de même, car rien dans le bill ne prescrit la vente des actions au prix le plus élevé; on pourra donc en faire un "melon" que les actionnaires se partageront. Aucune assurance ne nous a été donnée que ces actions ne seront pas distribuées sous forme de primes aux actionnaires, et c'est là un des traits distinctifs de l'industrie de partage de "melons", ou de gâteaux, au Canada à l'heure qu'il est: l'attribution aux actionnaires, à titre de primes, d'actions d'émisson récente. La compagne du Pacifique-Canadien n'a pas fait cela ouvertement, mais elle a distribué entre ses actionnaires à 175 des actions cotées à 260, et même si elle a offert ces actions à 175, c'est que certains membres de la députation avaient signalé à l'attention du public ce grand scandale. Lorsque la compagnie du Pacifique-Canadien inaugura cette pratique du partage de gâteaux, en attribuant au pair à ses actionnaires les parts de nouvelle émission, je protestai vivement en cette enceinte contre pareille façon d'agir; mais on y a persisté malgré tout; et voilà que la même question se soulève à l'égard d'une autre compagnie qui se prépare à imiter son exemple.

Je désire signaler au ministre des Finances les conséquences de ce mode de formation de capitaux qui gagne du terrain au Canada actuellement et tend à s'y généraliser.

Lorsque les Canadiens allaient à la bourse de Londres autrefois ou à quelque autre bourse d'Europe, c'était avec des titres portant de 3½ à 4 p. 100. Depuis qu'a été inauguré au Canada le système dont je parle, le capital-actions de quelques-unes de ces compagnies constitue une sorte de prime, et ce ne sont plus que des entreprises à obligations vendues à un prix qui se rapproche le plus possible du pair. Afin d'encourager l'acheteur anglais de ces titres à prendre leurs obligations, elles lui ont libéralement cédé des actions à titre gratuit. Qu'il s'agisse d'une compagnie de chemin de fer, de télégraphe, de téléphone ou de lignes électriques, le public qu'elle dessert paye un dividende sur les actions de capital ainsi données; il paye un intérêt sur les obligations, et il juge naturellement qu'on lui fait subir un monopole. Il fut un temps où les obligations ordinaires de l'Etat canadien commandaient à Londres un intérêt de 3 et de 3½ p. 100. Il a été à cette session voté une loi par laquelle des obligations endossées par le Gouvernement du Canada ont été cotées à la bourse moins de quatre-vingt-dix, afin de nous garantir contre les conséquences désastreuses d'une viciation des marchés d'Europe par ce nouveau système de finances. Nous avons dû racheter un certain nombre d'obligations du Grand-Tronc-Pacique. Quand aujourd'hui le Gouvernement canadien s'adresse à la bourse de Londres, il lui est plus que jamais difficile de vendre les obligations ordinaires du Canada, attendu que le capitaliste londonnien s'informe invariablement des actions données en prime. Ce qu'il faut considérer dans l'étude de cette affaire, c'est la question du capital. Le peu de soin que nous avons apporté ici à la formation des capitaux a été montré par le fait de la difficulté avec laquelle les gouvernements provinciaux eux-mêmes trouvent à placer leurs titres. Il en est ainsi des municipalités de la province d'Ontario, toujours à cause de ces offres d'actions à l'aide desquelles on allèche le public; et c'est peut-être là ce que se propose de fare cette compagnie.

Non seulement cette évaluation exagérée des biens d'une compagnie a ruiné le crédit du Canada, celui des provinces et des municipalités, mais ceux-là mêmes qui ont introduit dans ce pays ce genre de manipulation des capitaux font, par l'entremise de leurs organes, ici et dans la métropole,

une propagande que le "Monetary Times" de la semaine dernière résume en disant qu'à cause d'une exsessive municipalisation des services publics dans ce pays, les titres des municipalités valent bien peu de chose en Angleterre, et cette critique est l'œuvre de ceux-là qui ont eux-mêmes encombré le marché anglais d'obligations qui emportent avec elles la cession gratuite d'actions ordinaires dans des entreprises qui, pour la plupart, échappent à la juridiction du Canada. Les Canadiens aujourd'hui vont sur les marchés européens avec des propositions de cette sorte pour différentes parties du monde. Ce sont eux qui ont vicié le marché, et ils viennent maintenant dire à ce même marché que les obligations municipales de ce pays ne valent rien. Comparativement en effet à ces actions si fructueuses, les titres de nos municipalités ne valent pas grand chose. En eux-mêmes, ils ont certainement de la valeur, mais ces hommes à qui nous avons, ici à Ottawa et dans les diverses capitales provinciales, accordé des chartes vont dire sur les marchés d'Europe: Voici un service public que nous inaugurons au Canada ou hors du Canada, et nous vous en donnerons les titres à un certain prix, avec de plus gratuitement des actions ordinaires. Il s'ensuit que, sur le marché anglais, le Canada a perdu de son crédit, de même que les provinces et aussi nos municipalités. Faute par nous de mettre un terme à ces sortes d'opérations, faute par nous d'empêcher le Pacifique-Canadien de s'y livrer, et faute de réglementer de la bonne manière cette compagnie de navigation du Richelieu et de l'Ontario, nous aurons beaucoup de difficulté à placer ceux de nos titres qui ont quelque valeur.

Nos voisins des Etats-Unis se sont attaqués à ce mal, et j'ai donné avis que, lors de la proposition relative à la troisième lecture, je proposerai que l'on y insère une disposition de la loi du Massachusetts qui a précisément cet objet en vue. Cette disposition porte:

> Les actions ainsi émises seront mises aux enchères, et celles qui, faute d'offres, n'auront pas été vendues pourront l'être par la compagnie à l'amiable, mais non à un prix moindre que le cours.

Il nous faudrait cette disposition dans nos lois rendue applicable au Pacifique-Canadien. Cette compagnie a émi cette nécessité des titres sous forme d'actions ordinaires. Alors que sa caisse débordait, elle a émis des actions, comme va le faire la compagnie de navigation du Richelieu et de l'Ontario, qu'elle a offertes à ses actionnaires à un prix moindre qu'elle n'en pourrait obtenir sur le marché du monde. Cette question, le Massachusetts l'a résolue, et l'état de New-York va encore plus loin dans sa tentative de réforme. Il faut se souvenir que New-York est le lieu où celles des grandes compagnies américaines qui desservent le public font la plupart de leurs opérations de bourse. Avant cela, cependant, elles ont à se faire autoriser par la commission des services publics de l'état de New-York et à remplir certaines formalités. La commission des services publics n'autorise aucune nouvelle émission sans s'être assurée que l'entreprise a des chances raisonnables de réussir, et que la somme à dépenser n'excède pas les besoins actuels.

Une autre précaution également nécessaire serait d'empêcher que les accumulations de profits ne servent de prétexte à de nouvelles émissions qui imposent de nouvelles charges à ce même public d'où les profits ont été tirés. C'est ce que l'on se propose de faire du Richelieu et de l'Ontario, si l'on fait comme le Pacifique-Canadien, qui a son siège administratif dans la même ville. On se servira de ces actions comme d'un moyen de distribuer les profits qui sont dans la caisse de la compagnie. Ce procédé est en opposition directe à l'intérêt du public, et c'est ainsi qu'en ont jugé les états de New-York et de Massachusetts. On ne trouvera dans toute l'Europe aucun exemple de ce mode de placer les émissions; on y a constaté que c'était contraire à l'intérêt public. Ce n'est pas ce que nous faisons au Canada où, comme je l'ai dit, le seul moyen que nous ayons de placer nos titres à la bourse de Londres, c'est d'y ajouter l'offre gratuite de certains privilèges. La grande affaire du Pacifique-Canadien consiste aujourd'hui dans les droits que donne l'acquisition de ses titres. Le capitaliste anglais ne se fait pas faute d'acheter les obligations du Pacifique avec les profits qu'elles lui assurent; mais, quant aux valeurs ordinaires que l'on offre au public de la Grande-Bretagne, obligations du Dominion, d'une province ou d'une municipalité, elles sont déconsidérées et ne se vendent qu'au-dessous du pair. Les choses ne pourront qu'empirer si nous n'y mettons bon ordre.

Il se présente relativement au Pacifique-Canadien une autre difficulté à l'occasion de l'article suivant de ce même projet de loi. Il dit:

> La compagnie peut placer et traiter ses fonds dont elle n'a pas immédiatement besoin, de la manière, aux modes et aux conditions qu'elle juge à propos.

J'appellerai plus spécialement l'attention des députés de l'Ouest sur l'emploi que fait la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de ses accumulations de capitaux. Cette compagnie a dans sa caisse à Montréal d'immenses épargnes Elle a peut-être à Montréal une épargne de 40 millions, et elle émet des titres qui

M. MACLEAN (York-sud).

valent à leurs détenteurs un dividende de 10 et 12 p. 100, alors qu'elle pourrait trouver cet argent à 4 p. 100 ou moins, et c'est ce que veut faire la compagnie du Richelieu et de l'Ontario. Si je me trompe, je demanderai au ministre des Finances ou à ceux qui savent à quoi s'en tenir sur les opérations du Pacifique-Canadien de me corriger. Le Pacifique-Canadien a des rapports très étroits avec la banque de Montréal. Son président, sir Thomas Shaughnessy, est un des directeurs de la banque de Montréal.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Monsieur le président, ce n'est pas que personne s'oppose à une discussion par l'honorable député des affaires du Pacifique-Canadien ou d'un accroissement de son capital, mais le projet de loi à l'étude n'a pas trait au Pacifique-Canadien, il concerne la compagnie de navigatiion du Richelieu et de l'Ontario. Mon honorable ami peut bien citer cette compagnie comme exemple, mais je ne crois pas qu'il soit dans la question en discutant ses affaires intimes.

M. MACLEAN (York-sud): L'exemple que j'apporte trouve immédiatement à s'appliquer, car je vais faire voir que, si cette compagnie du Richelieu et de l'Ontario est autorisée à émettre des actions sans frein, puis à faire servir à des placements les fonds accumulés dans sa caisse, comme le fait le Pacifique-Canadien de ses épargnes, c'est un mal que nous laissons se perpétuer dans le pays, quand nous devrions y apporter remède.

Le point que je désire faire ressortir, c'est que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a de ces énormes accumulations que la compagnie de navigation du Richelieu et de l'Ontario se propose aujourd'hui de créer, et elle les met à la banque de Montréal, qui les prête, jusqu'à concurrence de 62 millions, à la bourse de New-York, afin que celle-ci favorise la vente de ses titres, au lieu qu'elle devrait utiliser ses profits pour l'amélioration de sa voie. Voilà ce que projette de faire la compagnie du Richelieu-Ontario C'est là ce que pratique le Pacifique-Canadien. Pour autant que je peux savoir, le Richelieu-Ontario cherche par cette loi à se mettre en mesure de suivre l'exemple du Pacifique-Canadien et d'employer les fonds accumulés dans sa caisse à des prêts destinés à favoriser la vente de ses actions. Ce que je dis là est grave, je le sais, mais ce n'en est pas moins ce que l'on nous demande d'autoriser par une loi. Nous avons l'exemple du Pacifique-Canadien qui, au lieu de consacrer à l'amélioration et à l'extension de ses lignes les immenses réserves dont il dispose, persiste à émettre de nouvelles actions ordinaires sur lesquelles il faudra un dividende d'au moins 10 p. 100, dividende qui est l'exacte mesure des charges imposées au public canadien sous forme de prix de transport. C'est ainsi que la chose se présente à la Chambre. Il se peut que l'on trouve blâmables les révélations que je fais, mais je ne connais aucun autre moyen d'y appeler votre attention qu'en vous faisant observer que, par ce projet de loi, la compagnie du Richelieu et d'Ontario se propose de suivre une ligne de conduite semblable à celle qu'a suivie le Pacifique-Canadien. Il n'est pas dans l'intérêt de ce pays que nous permettions à une compagnie de transport d'accumuler des fonds considérables qu'elle utilisera à des placements. Les réserves du Pacifique-Canadien devraient être, de même que celles de cette compagnie, consacrées à deux fins, savoir: l'amélioration du service et une diminution des prix de transport. Si quelqu'un me dit que ces compagnies ont été constituées pour d'autres fins que celles-là, j'en serai surpris. Quant au Pacifique-Canadien, les privilèges dont il jouit lui ont été concédés afin qu'il donne au public un service constamment amélioré, et non pour qu'il puisse se constituer à Montréal un fonds qu'il utiliserait ou prêterait en vue de spéculations sur des titres. Le public de ce pays n'entend point que la compagnie du Richelieu et d'Ontario accumule de la même manière de grandes réserves, et que le Parlement l'autorise à en faire l'emploi que la direction décidera.

Il n'est pas dans l'intérêt des transports qu'on l'autorise à le faire. Jamais les tarifs des marchandises ne s'abaisseront dans l'Ouest, à moins qu'on ne remédie à cet abus criant, dont la paternité remonte à la compagnie du Pacifique-Canadien et consistant à faire émission d'actions devant donner au moins 10 p. 100 de dividende aux actionnaires, alors qu'elle pouvait obtenir tout l'argent dont elle a besoin à 4 p. 100. Si on autorise pareille pratique, et qu'on permette à d'autres compagnies de suivre l'exemple de la compagnie du Pacifique-Canadien, désormais nos finances seront bouleversées, et il nous deviendra impossible d'obtenir de l'argent pour diverses entreprises. Aussi, quand le bill viendra pour sa 3e lecture je demanderai à la Chambre de se prononcer sur cette question et de déclarer si l'on veut autoriser pareilles méthodes financières au pays, si l'on entend accorder à une compagnie le droit de faire émission d'actions, sans qu'on insère dans la loi une disposition déclarant que ces actions se vendront au plus haut prix, et que le produit sera consacré aux fins de l'entreprise, sans qu'on puisse utiliser ces fonds pour spéculation sur les effets publics à la bourse soit à New-York soit au Canada.

C'est là une question qui n'a pas encore été réglée au pays. La compagnie du Paci-

fique-Canadien n'a encore ni fait amende honorable pour sa pratique, ni déclaré qu'elle ait l'intention de mettre fin à ce genre de finance. Elle entend bien persévérer dans cette voie, et la Chambre passera l'éponge sur tout le passé de la compagnie, si elle insère au bill en discussion le droit de faire émission d'actions ordinaires sans donner d'explications sur le mode de vente ou sur les usages auxquels l'argent sera consacré.

Les populations de l'Ouest affirment qu'elles sont écrasées sous le fardeau des tarifs de transport. Voilà déjà longtemps qu'elles demandent à la commission des chemins de fer de les délivrer de ces tarifs excessifs. Une des raisons qui expliquent l'exagération des prix de transport des marchandises dans l'Ouest, c'est la grande accumulation d'argent entre les mains de la compagnie du Pacifique-Canadien, argent qu'elle ne consacre pas aux fins de l'entreprise—aux améliorations permanentes du réseau ou à la réduction des tarifs de transport. Cet argent, on l'accumule à Montréal, pour le consacrer aux opérations de bourse. La compagnie de navigation Ontario-Richelieu s'apprête à marcher sur les traces de la compagnie du Pacifique-Canadien. Les électeurs de mon comté et les populations de l'Ouest ont un grief à faire valoir, au sujet des tarifs de chemins de fer, et le Parlement a le devoir de réglementer ces tarifs. Je vais citer les observations de la "Gazette" de Montréal au sujet de ma proposition. La "Gazette" est l'organe de puissantes compagnies ou plutôt disons que ce journal est fort indulgent pour ce type de financiers, les adeptes de cette haute école de finance, comme on l'appelle, genre de finance qui a presque ruiné les Etats-Unis, en ce sens qu'ils ont perdu la confiance des marchés monétaires mondiaux. Qu'on persévère encore quelque temps dans cette voie au Canada, et bientôt sur la place de Londres nos entreprises financières seront réduites au rang de celles des Etats-Unis. Aujourd'hui, la compagnie du New-York-Central ne peut plus émettre une seule obligation, précisément à cause de ce partage des gros bénéfices par le passé. La compagnie du chemin de fer de Pennsylvanie a rencontré d'incroyables difficultés pour l'émission de ses obligations; et force lui a été de se procurer des fonds au moyen d'emprunts à brève échéance, à 6 p. 100. Voici ce que dit la "Gazette" de Montréal au sujet de la proposition à l'étude:

> On veut insérer, par voie d'amendement, dans le bill relatif à la compagnie de navigation Richelieu-Ontario, en discussion devant la Chambre, une disposition portant que les nouvelles actions dont on se propose de faire l'émission se vendront publiquement aux enchères. C'est une des plus singulières propositions qu'on ait entendu formuler depuis longtemps, même dans la patrie des financiers de Cobalt et du radicalisme, Toronto.

Je viens de Toronto, et il se peut que je sois radical. Il est possible que je prêche une doctrine nouvelle, et alors je suis bien aise de la prêcher devant cette Chambre. Il importe que ces compagnies de transports subissent quelque réglementation relativement à leur gestion financière, et il faut commencer par la compagnie de navigation Richelieu-Ontario ici même, aujourd'hui; sinon, le public a droit de le savoir. Il importe de réglementer la compagnie du Pacifique, relativement à ces méthodes de finance et j'entends bien, dans la mesure où il me le sera permis, provoquer le débat à cet égard, à la 3e lecture du bill.

La "Gazette" ajoute:

> Ceux qui savent jusqu'à quel point sont disséminées les actions d'une puissante compagnie dans toute l'étendue du pays, et souvent dans les pays étrangers comprennent combien peu de valeur, comme mode de placement d'une nouvelle émission sur le marché, aurait la vente aux enchères dans une ville. La compagnie intéressée se trouverait dans l'impuissance d'obtenir un prix raisonnable pour ses valeurs négociables, si elle réussissait à en vendre une certaine quantité, et ce système, là même où il serait praticable, aboutirait à la majoration du capital. Si cette proposition, lorsqu'elle viendra en discussion, rallie quatre suffrages dans la Chambre des communes, celle-ci baissera dans l'estime du public.

La "Gazette" de Montréal, l'organe de ces puissantes compagnies dit aujourd'hui même que s'il se rencontre quatre hommes ici qui votent en faveur de la réglementation du capital des services d'utilité publique que je propose, ou de toute réglementation sensée qu'on pourrait proposer, la réputation de la Chambre des communes en souffrira. Se trouve-t-il quatre députés ici qui soient partisans de la réglementation du capital de ces compagnies?

M. BENNETT (Calgary): Il y en a un, au moins.

Plusieurs VOIX: Ils sont légion.

M. MACLEAN (York-sud): Il y a ici un député qui se déclare partisan de ce système. C'est peut-être celui-là même qui a prêché cette doctrine aux populations de l'Ouest.

M. BENNETT (Calgary): C'est moi.

M. MACLEAN (York-sud): Alors, il y en a deux.

M. EMMERSON: Vous en trouverez d'autres, de ce côté-ci.

M. MACLEAN (York-sud): Je l'espère bien. Et, cependant, le plus conservateur de nos journaux—conservateur ici s'entend au sens financier, et non au sens politique—affirme que la réputation de cette Chambre serait compromise, s'il se trouve quatre députés qui soient partisans de la réglementa-

tion du capital des compagnies d'utilité publique. Ce journal tourne en ridicule l'idée de vendre aux enchères ces actions sur le marché; or, cela se pratique au Massachusetts. A Toronto, il existe une compagnie qui réussit à merveille, c'est la compagnie Consumers Gas Company; or, son dividende est limité à 10 p. 100 et toute somme dépassant ce chiffre doit être consacrée à la réduction du prix du gaz; aussi le prix du gaz baisse-t-il régulièrement à Toronto, par suite de cette réglementation. Et quand cette compagnie fait une émission de nouvelles actions, au bénéfice de l'entreprise la vente s'en fait aux enchères. Je me souviens de l'époque où ces actions se vendaient à 150; elles montèrent à 180, puis à 190 et plus tard à 200. Récemment, ces actions ont presque atteint le niveau de celles du Pacifique-Canadien, et la compagnie a facilement obtenu l'argent voulu. Or, au dire de la "Gazette" de Montréal, il n'y a qu'un moyen de vendre ces actions, c'est l'ancienne méthode surannée. Si quelqu'un peut me convaincre que la compagnie du Pacifique-Canadien ne pourrait obtenir plus de 175 sur le marché public pour les actions qu'elle a été récemment autorisée à émettre, ou plutôt, qu'elle s'est elle-même autorisée à émettre, alors je m'avouerai vaincu.

M. le PRESIDENT: L'honorable député devrait se borner à discuter l'article 2.

M. MACLEAN (York-sud): J'ai établi ma thèse, monsieur le président. Je le demande au promoteur du bill: La compagnie de navigation Richelieu-Ontario a-t-elle l'intention de vendre ces actions sur le marché et de consacrer cet argent aux objets de l'entreprise, ou bien entend-elle faire l'émission à son gré?

M. le PRESIDENT: Je rappelle à l'honorable député que l'article 2 qui est en discussion statue sur le placement des deniers que la compagnie peut avoir en caisse.

M. MACLEAN (York-sud): S'il faut que je me cantonne dans l'article 2, je dirai alors que cette compagnie a l'intention d'appliquer ces deniers à des objets autres que ceux de la compagnie et le maintien de son privilège. Cette observation faite, ma tâche est terminée. La "Gazette" de Montréal attaque les citoyens de Toronto et leur décerne un brevet de radicalisme, parce que nous voulons réglementer les compagnies d'utilité publique. Si la "Gazette" cherche à nous tourner en ridicule, c'est que le système de municipalisation des services publics est en vogue à Toronto. Rappelons ici à nos collègues que Joseph Chamberlain fut l'un de ces radicaux, et pourtant il jouit d'une certaine réputation au sein de l'empire. Il est partisan de ces doctrines radicales qui portent la "Gazette" à attaquer les citoyens de Toronto. C'est au Gouvernement qu'incombe le devoir de présenter quelque mode de réglementation pour l'émission et l'utilisation du capital de la compagnie. Quand viendra l'étape de la 3e lecture, j'ai l'intention de proposer l'amendement dont j'ai donné avis.

M. CARVELL: J'hésiterais peut-être à emboîter le pas au député d'York-sud jusqu'au point où il désire se rendre en pareille matière; mais j'en conviens, les observations qu'il a formulées s'imposent à nos méditations. Je n'ai pas encore réussi à obtenir du promoteur du bill à l'étude ni d'aucun autre député la raison d'être de ce pouvoir extraordinaire qu'on demande au Parlement d'accorder à cette compagnie.

M. MACLEAN (York-sud): Sans réglementation.

M. CARVELL: Mon honorable collègue affirme que la proposition tendant à vendre les nouvelles actions aux enchères n'a pas le mérite de la nouveauté; or, bien que je ne puisse me prononcer à cet égard, je sais que ce n'est nullement chose insolite que de réglementer le pouvoir de ces compagnies et de décréter que les actionnaires n'auront pas droit de recevoir de dividende supérieur à un certain chiffre convenu. Le Nouveau-Brunswick nous en offre un exemple frappant. Probablement le plus important des services d'intérêt public dans cette province est la compagnie de téléphone du Nouveau-Brunswick. Le ministre de la Marine (M. Hazen) était député à l'assemblée législative provinciale et l'ancien ministre des Travaux publics (M. Pugsley) était procureur général, lorsqu'on rendit une loi portant que les actionnaires de cette compagnie ne recevraient pas plus de 8 p. 100; et si la compagnie perçoit une somme supérieure à ce chiffre, le gouvernement a droit d'intervenir et de réglementer les tarifs. Si je ne me trompe, le ministre de la Marine (M. Hazen) fut lui-même l'initiateur de cette mesure législative. Pourquoi une société d'utilité publique qui ne peut exercer ses opérations que moyennant une charte reçue du peuple serait-elle en mesure de pressurer ainsi le public?

Nous savons que certaines compagnies d'intérêt public ont augmenté leur capital très souvent en partageant de beaux bénéfices, en faisant de l'agiotage, etc., et quand le public, aujourd'hui, s'adresse à une compagnie d'intérêt général pour demander une réduction de tarif, on lui fait la réponse suivante: Mais nous avons tant de capital et nous sommes obligés de lui servir des dividendes et il ne serait pas juste que vous interveniez dans nos affaires de façon à nous empêcher de payer des dividendes. Ce serait très bien si le capital représentait entièrement de l'argent, mais la plupart du temps il y a une majoration de plus de la moitié et il n'est pas juste que la population soit obligée de payer des prix exorbi-

tants pour que des dividendes soient servis sur un capital majoré. Je ne puis comprendre pourquoi il est nécessaire que cette compagnie obtienne ces cinq millions de dollars de capital et puisse les vendre d'après le bon plaisir du président de la compagnie, car c'est en réalité ce que cela veut dire dans ce cas—au prix qu'il désirera. Il peut faire un bénéfice s'il le veut tous les jours, pendant la vente du capital. Il faut donner au comité des motifs valables avant d'adopter ce projet de loi. J'ai soulevé cette question lors de la 2e lecture du bill et le promoteur n'était pas là, mais finalement il vint me trouver et me déclara que pour vendre des obligations, il était à peu près indispensable de vendre toute l'émission d'un seul coup, parce qu'ainsi on pouvait obtenir un bien meilleur prix. Peut-être pensait-il que j'ignorais absolument comment se vendaient les obligations. J'attirai toutefois son attention sur le fait qu'il ne s'agissait pas ici d'émission d'obligations. Personne ne doit essayer de venir me dire, si la compagnie de navigation Richelieu-Ontario a besoin d'un capital de $1,000,000 pour acheter un nouveau bateau, qu'elle est obligée d'émettre des actions pour $5,000,000. Vous comprendrez combien cette explication serait absurde. S'il est nécessaire de vendre même pour $2,000,000 de capital, est-il nécessaire d'en vendre pour $5,000,000? Si la compagnie reçoit l'autorisation de vendre du capital pour $5,000,000, quand elle n'en a besoin que d'un million, vous pouvez être sûr qu'il y a quelque chose d'irrégulier qui est contraire aux intérêts du transport et que la compagnie cache au comité. Je veux savoir des promoteurs quelle est la vraie raison. On a dit que la compagnie pourrait avoir à la fin de l'année un peu d'argent en caisse qui ne serait pas employé au paiement des dividendes et elle ne voudrait pas le déposer dans une banque aux taux nominal de 3 p. 100, mais elle voudrait avoir la liberté de faire un placement. Mon honorable ami de Montmagny (M. Lespérance) croit-il s'adresser à une bande d'écoliers? Il appartient à mon honorable ami de Montmagny de nous donner les vraies raisons qui lui font demander au Parlement d'accorder ce pouvoir exceptionnel à la compagnie: le droit de vendre pour $5,000,000 de capital.

Il ne nous dira pas ce que la compagnie veut en faire; il ne nous dira pas qu'elle veut acheter un nouveau bateau ou même en réparer un vieux. En l'absence de tout motif, je pense que mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) a parfaitement raison d'avoir parlé comme il l'a fait.

M. L'ESPERANCE: Si mon honorable ami veut lire les "Débats" de mardi dernier, alors que je donnais des explications sur le bill, il verra que j'ai dit que le nouveau capital serait utilisé pour acheter et outiller des terminus et pour faire l'acquisition de nouveaux navires, mais non pour faire des réparations.

M. CARVELL: Mon honorable ami l'a dit, mais il n'a pas dit combien cela coûterait; il a admis que toute l'augmentation du capital ne serait pas nécessaire et il a dit: Quelle que soit la somme qui restera nous voulons avoir le droit de la placer. Est-ce pour la placer dans la Quebec et Saguenay Railway Company, dans la banque Internationale ou dans autre chose? Je l'ignore et je ne donne pas ces placements comme des suggestions heureuses. Mon honorable ami devrait dire au comité quelle proportion de ces $5,000,000 on se propose d'utiliser, à quel prix on projette de vendre le capital. Le vendra-t-on à 110 ou 117, ce qu'il vaut aujourd'hui? Où la compagnie bâtira-t-elle ses terminus? Combien de navires achètera-t-elle? Utilisera-t-elle tout ou partie de ces $5,000,000? Si elle n'en utilise que la moitié, que fera-t-elle avec la moitié qui reste? Ce sont des questions à propos. Il résulte des explications données par mon honorable ami d'York-sud, que le but de cette compagnie est de mettre la main sur ce capital, de le vendre aux directeurs, de créer un fonds qui sera déposé en banque et qui sera utilisé pour d'autres motifs que le développement réel des transports au Canada. J'ai fait cette déclaration aussi franchement et aussi carrément que je l'ai pu et je crois que nos questions méritent une réponse.

Je tiens à dire à l'honorable député d'York-sud que deux députés s'opposeront ici à l'adoption de ce bill. Je suis persuadé qu'il en sera un et j'en connais un autre. Il me semble aussi qu'un grand nombre de députés des deux partis voteront contre le projet. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, l'honorable ministre des Travaux publics, l'honorable ministre des Finances, les trois membres du Parlement qui devraient être ici pour s'assurer que justice est rendue, ne sont pas à leur siège cet après-midi. Il me semble qu'il y aurait quelque entente pour nous imposer ce bill. J'espère que non, j'espère qu'on n'en fera pas une question de parti, j'espère qu'on examinera le bill d'après son mérite et que les promoteurs ne pourront pas se rendre maîtres du capital sans qu'une protection soit accordée aux actionnaires, qu'il sera vendu à sa valeur réelle et qu'on ne permettra pas aux directeurs de s'en servir pour une autre transaction qu'ils auraient en vue.

M. TURRIFF: Ce bill intéresse tous les députés de l'Ouest et tous ceux qui attachent de l'importance au transport du blé et autres produits de l'agriculture de l'Ouest. C'est un des projets de loi les plus curieux qui ait été présentés à la Chambre.

L'honorable député d'York-sud nous a parlé longuement de la méthode employée par le Pacifique-Canadien pour se procurer

des fonds; mais cette méthode-ci est pire que tout ce qui a été tenté par le Pacifique-Canadien en ces dernières années. Les promoteurs demandent, dans le cas actuel, de faire une émission de £5,000,000 de capital et ils ne nous donnent aucun motif pour justifier cette émission, tandis que pour le Pacifique-Canadien son capital a été émis à 75 p. 100 au-dessus du pair. Le capital dont il s'agit ici peut être vendu à 25 cents, à 50 cents ou 75 cents au dollar, suivant le bon plaisir des administrateurs de la compagnie. Nous avons vu dans les journaux que cette compagnie essayait de fusionner avec d'autres compagnies de navigation qui sont en exploitation dans les province d'Ontario et d'obtenir le contrôle du transport par eau. Il en résultera une nouvelle augmentation dans le transport du blé, de Fort-William à Montréal.

M. MACLEAN (York-sud): De nouveaux mergers.

M. TURRIFF: L'an dernier, pour chaque boisseau de blé expédié de Fort-William à Liverpool, il en a coûté au cultivateur 6 à 8 cents de plus qu'il y a deux ou trois ans. Pourquoi? Précisément par suite de l'adoption d'une législation semblable à celle qu'on nous propose aujourd'hui. Pourtant nos honorables amis le premier ministre, le ministre des Travaux publics, le ministre de l'Intérieur, le ministre des Chemins de fer et des Canaux et le ministre des Finances, qui devraient s'intéresser à cette question, ont quitté la Chambre de propos délibéré, parce que le Gouvernement n'a pas l'idée de faire quoi que ce soit pour protéger le laboureur et l'ouvrier. Tout ce qu'ils veulent, et tout ce qui les intéresse, c'est de protéger leurs amis qui présentent ce bill, les millionnaires, les mergers et les fusions. Je voudrais que tous les agriculteurs du Canada soient ici pour voir comment cette proposition est adoptée par la Chambre et comment elle est reçue par le Gouvernement du pays.

M. LEMIEUX: Vous pourriez ajouter par les agioteurs.

M. TURRIFF: Oh, les agioteurs, ils y sont tous intéressés. Cette compagnie demande une augmentation de capital de $5,000,000 et il n'y a absolument aucune règle fixée pour l'émission de ce capital. Elle peut l'émettre au prix qui lui plaira, acheter un gros bateau ou un petit bateau ou rien du tout; et nous lui accordons des pouvoirs spéciaux pour placer cet argent suivant son bon plaisir, tandis que la population du Canada, plus spécialement les agriculteurs de l'Ouest, paieront des dividendes sur tout cet argent. Il est assurément temps de crier halte! Cela a été assez malheureux quand l'autre jour le Pacifique-Canadien a pu émettre pour £60,000,000 de capital, alors qu'il n'avait pas besoin d'un dollar et quand il l'a émis à $175 par action.

M. OLIVER: Elles valent $270.

M. TURRIFF: Qu'il n'y a pas de règle fixée; il pourrait bien ne pas même y entrer pour $1,000,000 dans la caisse de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario sur cette somme de $5,000,000 et pourtant la population du Canada, par suite des tarifs de fret exorbitants et extravagants, sera forcée de payer des dividendes sur la somme entière de $5,000,000. C'est là ou nous en sommes et je recommande la situation à mon très honorable ami.

M. BORDEN: Sur quoi s'appuie l'honorable député pour dire que le capital peut être émis au dessous du pair?

M. TURRIFF: Je dis qu'on le peut; il n'y a aucune restriction imposée.

M. BORDEN: L'honorable député veut-il dire qu'il peut légalement être émis au-dessous du pair?

M. TURRIFF: Mon très honorable ami est un avocat très habile. Il sait parfaitement bien que des millions de dollars de capital sont vendus et achetés au pair sans rapporter 10 p. 100 dans la caisse de la compagnie. Admettons que cette compagnie veuille acheter un bateau dont la valeur réelle est de $100,000. Les propriétaires du navire diront: C'est parfait, nous évaluerons le bateau à $500,000 et nous prendrons pour $500,000 d'actions de capital payé. C'est comme cela que l'on opère et mon très honorable ami le sait bien.

M. BORDEN: Je ne savais pas que l'on pouvait opérer de cette façon sans une autorisation légale. Mon honorable ami dit-il que cela peut se faire sans une semblable disposition?

M. TURRIFF: Certainement; cela se fait tous les jours de la semaine. Comment fait-on dans les cas de compagnies minières? (Excl.) Mon honorable ami le promoteur du bill peut rire. Il peut se permettre de rire; il sait comment faire passer cela au public. S'il l'ignore, il n'a pas besoin d'aller bien loin pour avoir le renseignement, mon très honorable ami (M. Borden) peut prendre la chose facilement; ceux qui sont derrière ce projet et derrière tous les autres projets—celui-ci n'est pas pire que les autres—savent comment se défaire du capital payé au pair et pourtant ne pas verser dans la caisse de la compagnie plus de 20, 30, 40 peut-être 50 pour 100 de la valeur réelle.

La compagnie devra payer des dividendes sur toutes les actions émises. Cette nouvelle émission ne reste pas dans les coffres de la compagnie; ces actions seront vendues au public et dans quelques années un porteur de bonne foi viendra dire: J'ai

acheté ces actions à 90 cents ou au pair et j'ai droit à un dividende de 6, 7 ou 8 p. 100.

Il est temps de mettre fin aux opérations de cette nature. Voyez ce qui a eu lieu l'an dernier, au sujet de l'émission de nouvelles actions par le chemin de fer Pacifique-Canadien. Je doute fort que cette compagnie fût autorisée à faire cette émission, mais au moins elle a eu la décence de vendre ses nouvelles actions à $175. . . .

M. MACLEAN (York-sud): Après de vigoureuses protestations.

M. TURRIFF: En effet. Mais dans le cas présent, nous n'avons aucun renseignement. Nous ne savons pas si ces actions seront vendues au pair ou à moitié prix. Le prix d'émission ne fait rien à l'affaire; c'est le public qui paiera et la population de l'Ouest sera mise à contribution comme les autres. On se rappelle ce qui est arrivé l'an dernier. Pour expédier le blé de Fort-William à Liverpool, nous avons dû payer 8 cents de plus par boisseau que l'année précédente.

M. MACLEAN (York-sud): Parce qu'il y avait eu un fusionnement des lignes transatlantiques.

M. TURRIFF: Des lignes transatlantiques et aussi des compagnies de navigation sur les lacs, et la compagnie dont nous nous occupons dans ce moment fait partie de cette coalition. Quel fut le résultat de cet arrangement? La récolte dans l'Ouest fut une des plus abondantes que nous ayons jamais eue, cependant, de nombreux cultivateurs que je connais intimement m'ont déclaré que malgré l'abondance de la récolte, sous le rapport des profits, l'année avait été une des plus mauvaises. Si l'on tient compte des frais de production et de l'augmentation dans les taux de transport, on constate que la récolte a été très abondante, que des sommes considérables ont changé de mains, mais que les profits ont été nuls.

Si le projet de loi que nous discutons en ce moment est adopté, ce sera une meule de plus attachée au cou du cultivateur. Cependant les ministres ne s'intéressent aucunement au bill, ils le laissent adopter parce qu'il est demandé par les représentants de la haute finance et appuyé par les partisans du ministère.

M. SHARPE (Ontario-nord): Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de faire intervenir la politique dans la discussion de ce bill. Mais à en juger par la chaleur que les honorables députés de l'opposition apportent à la discussion, il me paraît évident qu'ils y mettent beaucoup d'esprit de parti.

M. TURRIFF: Mon honorable ami me permettra de lui faire observer que j'ai pris exactement la même attitude au sujet du bill du chemin de fer canadien du Pacifique, quand je siégeais du côté ministériel.

M. SHARPE (Ontario-nord): Je me rappelle que lorsque deux bills semblables ont été déposés par des amis de l'honorable député, l'opposition n'a pas soulevé d'objections. Les honorables membres de la gauche n'ont pas combattu le bill concernant la compagnie d'éclairage électrique d'Ottawa, qui est un bill semblable à celui-ci. La compagnie en question demandait à porter son capital de un million à trois millions de dollars. Devant le comité, les promoteurs du projet déclarèrent qu'ils n'auraient pas besoin de ce capital additionnel avant douze ou quatorze ans. J'ai demandé pourquoi on voulait augmenter le capital à présent et l'on m'a répondu que c'était pour avoir l'argent sous la main, si l'occasion se présentait de l'employer.

M. CARVELL: Etait-il dit dans le bill que les administrateurs pourraient employer l'argent pour d'autres fins que celles de la compagnie?

M. SHARPE (Ontario-nord): Je discuterai ce point de la question dans un instant. Pour le moment je parle de l'augmentation du capital et j'ai des doutes sur la sincérité de quelques-uns des membres de l'opposition; je serais plutôt porter à croire que leur attitude provient de ce que le bill est déposé par un député ministériel.

Nous sommes en présence d'une question d'affaire et non d'une question politique et elle devrait être discutée uniquement d'après ses mérites. Quand ce bill ainsi que celui concernant la compagnie d'éclairage électrique d'Ottawa et celui concernant la compagnie de gaz d'Ottawa furent discutés au comité, j'ai soutenu que nous devrions avoir une commission des utilités publiques, devant laquelle toutes ces compagnies devraient se présenter, même après avoir obtenu du Parlement l'autorisation d'augmenter leur capital; elles devraient être obligées d'exposer leurs plans devant la commission, d'expliquer les raisons pour lesquelles elles demandent un capital additionnel et obtenir la permission d'émettre des actions de temps à autre, pour se procurer l'argent dont elles ont besoin.

A mon avis, nous ne devrions pas permettre aux compagnies qui détiennent des chartes de ce Parlement, d'émettre des actions ou des obligations leur permettant de prélever des sommes énormes qu'elles gardent dans leurs caisses. Une émission ne doit être autorisée que pour un but spécifié et l'argent devrait être employé pour les fins indiquées par le Parlement. L'an dernier, j'ai entendu avec plaisir l'honorable député de Calgary (M. Bennett) déclarer que la majoration du capital était une question vitale qui réclamait la sérieuse attention du Parlement. J'espère que l'honorable député

ou quelqu'un de ses amis déposera un projet de loi concernant cette question. Elle est d'une extrême importance et réclame une solution immédiate. Mais il ne serait pas juste de faire une exception au détriment d'une compagnie en particulier. Celle qui nous occupe en ce moment est dans la même position que les autres et nous n'avons pas le droit de lui refuser ce qu'elle demande, sous prétexte de majoration de capital ou autre opération de cette nature.

L'autorisation que demande cette compagnie constitue une opération dans le genre de celles auxquelles se livrent toutes les compagnies de cette nature, et c'est pourquoi elle doit être discutée en dehors de toute considération politique. Toute ces compagnies doivent être traitées de la même manière et elles devraient être régies par une loi générale. La compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario a commencé en 1875 avec un capital de $2,000.000 qu'elle a augmenté de temps à autre. Cette compagnie fait un service public et le Parlement doit en tenir compte. D'un autre côté, il faut admettre qu'il existe une tendance générale à la majoration des capitaux industriels et qu'il est du devoir du Gouvernement d'étudier la question et de déposer un projet de loi à cet effet. En l'absence d'une loi générale s'appliquant à toutes les compagnies et faute de mieux, je suis en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député de York-sud (M. Maclean).

M. R. B. BENNETT (Calgary): Je représente une circonscription de l'Ouest et je me crois tout aussi intéressé au bien-être de la population de cette partie du pays que certains de mes honorables collègues, bien que je ne prenne pas la parole aussi souvent qu'eux.

Cette question de la restriction du chiffre du capital des compagnies présente de nombreuses difficultés. Je rappellerai à l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) quelques-unes des lois votées par le Parlement avec son concours et s'il peut concilier son attitude d'alors avec la profession de foi qu'il vient de faire aujourd'hui, il aura certainement résolu la quadrature du cercle. Je lui rappellerai d'abord les dispositions de la loi des compagnies, sous l'empire de laquelle un grand nombre de nos plus importantes compagnies ont été constituées depuis quelques années. Le Gouvernement précédent a fait voter les articles 52 et 53, chapitre 79 de la loi fédérale sur les compagnies et ces articles sont ainsi conçus:

Les directeurs de la compagnie, à toute époque après que quatre-vingt-dix pour cent de son capital social a été souscrit entièrement, et qu'il en a été versé cinquante pour cent, peuvent faire un règlement à l'effet de l'augmenter jusqu'à concurrence du montant qu'ils jugent nécessaire pour que la compagnie puisse dûment exercer son entreprise.

2. Aucun règlement portant augmentation ou réduction du capital de la compagnie ou subdivisant ses actions n'a de force ni d'effet qu'après avoir été approuvé par le vote d'actionnaires représentant au moins les deux tiers en valeur de la totalité du capital souscrit, à une assemblée générale spéciale de la compagnie dûment convoquée pour en délibérer, et avoir été ratifié ensuite par les lettres patentes supplémentaires.

Ce règlement doit indiquer le nombre des actions du capital nouveau, et peut prescrire la manière de les répartir. S'il ne fixe pas de mode de répartition, les directeurs sont investis du contrôle absolu de cette répartition.

Telle est la loi que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), ce zélé défenseur de l'Ouest, et l'ex-ministre des Postes (M. Lemieux) ont fait voter par le Parlement. Mais aujourd'hui, parce que le bill que nous discutons en ce moment a été déposé par un député conservateur, ils entreprennent de le combattre à l'encontre de leur propre loi.

L'honorable député d'Assiniboïa, qui a aussi concouru à l'adoption de cette loi, n'a pas qualité pour venir faire la leçon à la Chambre au sujet des majorations de capital. Je conseillerais à nos honorables amis de la gauche de discuter cette question loyalement, en dehors de toute considération politique. Cela vaudrait mieux pour tout le monde et serait plus conforme au zèle qu'ils affichent pour les intérêts et le bien-être des cultivateurs de ce pays. Après avoir entendu les remarques de l'honorable député d'Assiniboïa, je suis porté à croire qu'il est mieux renseigné sur les opérations de bourse et les moyens d'éluder la loi que sur les véritables intérêts des cultivateurs. Que pouvait-il bien avoir dans l'idée? Croyait-il qu'il s'agissait d'une concession forestière et que c'était l'Imperial Pulp Company qui était en cause? Il est vrai qu'il a été démontré par les documents officiels que cette compagnie a donné une quantité considérable d'actions pour obtenir une concession forestière; quant à la manière dont ces actions ont été données, le moins on en parlera le mieux ce sera.

Le premier article du bill que nous discutons en ce moment est conforme, sur tous les rapports, aux dispositions de la loi que le gouvernement libéral a fait adopter. Quand l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) entreprend de discuter cette question, il est assez avocat pour savoir —si l'on en juge par les moyens qu'il prend pour s'assurer un siège dans cette Chambre —il est assez avocat, dis-je, pour savoir que le premier article de ce bill est une reproduction exacte de l'article correspondant de la loi des compagnies, sauf les modifications indispensables pour ce cas particulier. L'article de la loi générale que je viens de citer et l'article du bill que nous discutons en ce moment sont identiques quant aux dispositions générales, sauf que dans le bill le chiffre de l'augmentation est limité et que dans l'autre cas il ne l'est pas.

Si l'honorable représentant d'Edmonton désire augmenter le capital-actions du "Bulletin", d'Edmonton, il observe les disposi-

tions du statut relatif aux compagnies à fonds social de la province de l'Alberta qui ne comporte aucune des restrictions qu'il veut imposer par le projet de loi en discussion. S'il veut augmenter le capital-actions du "World", de Toronto, il n'est pas obligé d'observer la moindre de ces restrictions dont on a parlé. J'ai consacré plusieurs instants à l'étude de cette question et il m'a été impossible jusqu'à présent d'élaborer un plan quelconque qui nous permît de résoudre les difficultés auxquelles nous devons faire face en l'occurrence. Il faut donc se rabattre sur celui que je vais proposer. Cette disposition du projet de loi en discussion impose des restrictions beaucoup plus sévères dans le cas de leur mise en vigueur que ne le sont celles qui existent maintenant. Lorsque l'honorable représentant d'Assiniboïa parle de la mise à l'enchère d'actions représentant 10 cents au dollar, il me donne à penser qu'une longue expérience lui a appris ce qu'il faut connaître de tous les détails de la question; cependant, j'en suis encore à me demander le moyen qu'offre la loi à cet égard. Le tribunal de dernière instance—dans le cas de l'empire britannique—a décidé qu'une compagnie ne peut émettre d'actions au-dessous du pair et, indépendamment d'aucune disposition législative les cours ont déclaré à maintes reprises que cette pratique était contraire à la loi. Aussi, lorsque j'entends l'honorable député parler de l'émission de capital-actions à 10, 20 et 30 cents au dollar, je saisis immédiatement la raison de son observation. Il a existé, si je ne me trompe, une société connue sous le nom de Compagnie des terres de la Saskatchewan; on a compté aussi dans l'ouest du Canada d'autres compagnies qui ont pris le moyen d'éluder la loi.

M. TURRIFF: Je soulève la question de privilège. Réglementairement, l'honorable membre peut-il affirmer qu'un autre membre de cette Chambre a trouvé le moyen de se soustraire aux dispositions de la loi? S'il se permet une affirmation semblable, je puis lui répondre qu'il avance une fausseté absolue. Je lui dirai qu'en ce qui concerne les compagnies qu'il a mentionnées, je n'ai jamais possédé la moindre action dans aucune d'elles. Les amis de l'honorable député ont essayé plus d'une fois dans mon comté de faire cette assertion, mais sans résultat aucun chaque fois.

M. BENNETT: J'éprouve beaucoup de plaisir à constater, d'après une déclaration aussi catégorique, la connaissance que l'honorable député possède du statut relatif aux compagnies. Il vient de poser en autorité; il déclare maintenant qu'il ne connaît rien de la question qu'il a traitée; il avoue en quelque sorte qu'il ne l'a discutée que pour des motifs d'une nature essentiellement politique. Celui qu'il m'a semblé trouver à l'origine de tout renseignement de quelque valeur dont le public pourrait profiter, si on le rattachait à l'attitude prise par l'honorable représentant d'Assiniboïa, était M. Richardson et que c'était celui-ci qui nous avait représenté l'honorable député sous la forme de parrain d'une compagnie. Il peut se faire que M. Richardson se soit trompé et, considérant que c'est lui qui m'a fourni, en quelque sorte, les renseignements que je possède, je retirerai tout ce je peux avoir dit à l'endroit du penchant qui caractérise l'honorable député, lorsqu'il s'agit de questions de cette nature.

L'honorable député me permettra-t-il de signaler à son attention l'article 2 du statut libellé comme suit:

La compagnie peut placer et traiter ses fonds dont elle n'a pas immédiatement besoin, de la manière, et aux termes et conditions qu'elle juge à propos.

Je veux parler d'une façon générale des dispositions qu'on retrouve aux statuts qui donnent l'existence civile à quelques-unes de ces différentes compagnies, tel qu'il appert à la "Gazette du Canada"; je m'occuperai de la première qu'on y trouve, "la compagnie Griffith, page 2552.

Nous constaterons ce qui se rattache aux privilèges accordés. Le statut relatif aux compagnies à fonds social accorde à toute compagnie quelconque le pouvoir d'accomplir précisément ce dont il est question dans le cas qui nous occupe maintenant "de placer ses fonds dans toutes entreprises et à toutes conditions qu'elles jugent à propos". Je suis certain que si l'un des électeurs de l'honorable député d'Edmonton, après avoir longtemps souffert, s'adressait à l'administration de la compagnie du "Bulletin", d'Edmonton, et que si cette dernière possédait un excédent de recettes dont elle pourrait disposer facilement, elle lui prêterait quelques dollars garantis par une hypothèque et, cela, pour six mois et plus. Je n'hésite aucunement à croire que l'honorable député dans l'exercice du pouvoir qu'il posséderait en qualité de directeur, serait heureux d'accomplir cette bonne œuvre . Je pourrais en dire autant de l'honorable député de Lethbridge qui, pour épargner la moindre souffrance à l'un de ses commettants, lui prêterait bien quelques misérables dollars que garantirait une hypothèque mobilière dont l'existence légale durerait au moins six mois. M'est avis également que le grand fond de compassion qu'on trouve chez mon honorable ami d'York-sud ne lui permettrait pas de refuser quelques dollars à quelqu'un de ses électeurs qui voudraient les lui emprunter pour quelques jours seulement, si l'honorable député avait ce montant comme excédent de recettes courantes. J'estime donc que j'ai raison de croire que

cette disposition ressemble en tous points à celle qu'on trouve au statut qui constitue civilement toute autre compagnie de cette nature d'après la loi relative aux compagnies. Voilà ce que n'ignore certainement pas l'ancien secrétaire d'Etat. Voici les mots que je trouve relativement à la première compagnie dont il est fait mention à la page 2552 de la "Gazette du Canada", la compagnie Griffiths.

Placer et gérer ses fonds, dont elle n'a pas immédiatement besoin, dans toutes garanties qui peuvent être déterminées de temps à autre, et prêter de l'argent avec ou sans garantie à des clients et autres personnes traitant avec la compagnie; garantir l'exécution d'entreprises par telle personne ou compagnie, et prolonger le temps fixé pour le paiement de toute dette qui peut être exigible par la compagnie.

Dans chacun des statuts qui ont constitué civilement ces compagnies et qui ont été votés par le Parlement, depuis cinq ou dix années, on retrouvera précisément la disposition contenue dans ce projet de loi.

Cependant, il est certain que, lorsqu'il s'agit d'une grande compagnie de transport, d'autres considérations s'imposent dont on ne doit pas tenir compte autant que lorsqu'il est question d'une compagnie qui veut se livrer au commerce ou au transport des personnes, à celui des marchandises, ou, encore, à celui des deux à la fois. Le problème que le pays devra résoudre plus tôt ou plus tard—je ne saurais préciser—consiste à savoir comment réglementer l'augmentation du capital-actions des compagnies, tout en sauvegardant les droits du peuple et ceux des actionnaires. Mon honorable ami a certainement eu raison de faire observer qu'au cours d'un discours que j'avais prononcé dans l'ouest du Canada j'avais tenté un effort vers la solution de ce problème. Je dois dire, cependant, que durant un séjour que j'ai fait en Angleterre je me suis enquis auprès de personnes qui connaissaient cette question jusque dans ses moindres détails; je me suis convaincu alors que, si l'on vendait à l'enchère publique les actions de la compagnie du Pacifique-Canadien, la Bourse de Londres ne les coterait pas et que, étant donné que c'est là tout leur marché, il deviendrait impossible de trouver preneur.

J'ai constaté qu'il en était ainsi dans le cas de la plupart des Bourses. Il est vrai que lorsqu'il s'agit d'une compagnie purement locale constituée civilement dans l'Alberta ou la Saskatchewan, ou dans n'importe quel état de l'Union américaine, la législation nécessaire pourrait être adoptée; cependant, lorsqu'il s'agit d'une grande compagnie de transport dont la sphère d'action embrasse tout le pays et dont les listes des grandes bourses mentionnent les actions, on m'a fait observer—à bon droit, je pense—qu'on ne pouvait vendre à l'enchère publique ces actions ni en retirer les bénéfices que j'ai mentionnés, parce que la bourse ne pourrait les mettre en vente. Il s'en suit donc que le Gouvernement ne peut fixer le prix auquel ces actions seront vendues. J'ai voulu connaître les états qui se rapportaient à la compagnie du chemin de fer du Grand-Nord. Il y a trois ans, les actions de cette compagnie se vendaient $350 chaque. Hier on les vendait $125 et il y a peine quelques jours cette compagnie augmentait son capital-actions et permettait à ses actionnaires qui avaient acquitté leur mise de fonds, d'acheter ces actions au pair. Il va sans dire que si un gouvernement quelconque entreprenait de fixer le prix auquel ces actions devraient être vendues, ceux qui se trouveraient dans l'impossibilité de profiter de cette autorisation pourraient avec raison blâmer le Gouvernement qui les aurait induits en erreur en leur laissant entendre que leurs actions pourraient se vendre à cette cote.

Cette question présente encore une autre difficulté. Je constate que, bien qu'on ait établi dans les états de New-York, du Massachusetts et autres des commissions d'utilité publique dont la mission consiste à réglementer des détails de cette nature, cette année, lorsque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a placé sur le marché ses actions à $175, une compagnie de transport ancienne, bien connue et possédant un capital-actions considérable, celle du Delaware, Lackawana and Western, dont les actions se vendaient un prix très élevé—à environ $200 chaque—recevait de la commission des services d'utilité publique de l'état de New-York la permission d'émettre ses actions à ses actionnaires au pair, bien que cela représentait un montant considérable dans le cas de ce qu'il nous plaît appeler des droits.

La seule solution que j'entrevois est celle-ci: d'après les renseignements que j'ai pu obtenir à Londres j'ai appris qu'il serait presque impossible de maintenir le crédit dont nos grandes compagnies jouissent vis-à-vis le public, si nous obligions ces dernières à vendre leurs actions à l'enchère publique. Je sais combien il serait dangereux pour un gouvernement d'essayer de fixer le prix auquel ces actions devraient se vendre, parce que je me suis assuré qu'aujourd'hui une action peut représenter une grande valeur, tandis que demain elle ne vaudra presque rien. Je me rappelle que les actions de l'Union-Pacifique valaient $10 chaque; cependant, le génie d'Harriman a porté cette valeur à $217. Sa mort et la dissolution subséquente de la combinaison du Southern-Union-Pacific ont abaissé la valeur de ces actions à $155. Si un gouvernement avait fixé le prix de ces actions et si l'on s'était trouvé en face d'une pareille perte, la situation aurait été embarrassante, certes. Tous ces détails doi-

vent s'imposer à l'étude des hommes d'affaires qui font partie de cette assemblée. Quel est le moyen de sortir de cette difficulté? Le problème est sérieux et nous devons le résoudre; voici ce que je me permets de conseiller: la création d'un tribunal du commerce que présiderait un homme parfaitement au courant des questions financières et de celles qui intéressent le transport; ce tribunal exigerait de toute compagnie qui chercherait à augmenter son capital-actions qu'elle obtint son approbation; le public aurait ainsi l'occasion de s'opposer à l'émission des actions de la compagnie en cause. Je nommerais quelqu'un qui remplirait en quelque sorte la fonction d'avocat du public, comme cela existe en Angleterre; cet homme serait toujours prêt à comparaître devant ce tribunal au nom du peuple et à défendre les droits de ce dernier dans le cas des projets conçus par une compagnie pour obtenir le pouvoir d'augmenter son capital-actions et celui de fixer le prix auquel les obligations seraient émises. J'estime que ce serait là une façon juste et raisonnable de procéder.

Lorsque j'étais en Angleterre, j'ai entendu proférer des plaintes nombreuses—au cours des six derniers mois—à propos du prix fixé pour les actions du chemin de fer canadien du Pacifique. Oh! disait-on, cette compagnie a le droit de vendre ces actions $175 chaque à ses actionnaires; nous devrions les obtenir au pair. Le seul moyen de résoudre cette difficulté, c'est d'établir un tribunal impartial, libre de toutes entraves, responsable au Parlement seul, présidé par quelqu'un qui possède les connaissances d'un avocat versé dans le code maritime, celles d'un juge habile et qui sera en mesure de résoudre les questions au fur et à mesure qu'on les lui soumettra et qui s'occupera et des intérêts des expéditeurs, et de ceux du public. Je ne vois pas d'autre moyen de régler ce problème. Je suis convaincu que les remèdes qu'on a déjà conseillés n'auront aucun résultat pratique.

La vente aux enchères publiques est la méthode que j'avais adoptée moi-même; je l'ai recommandée dans l'Ouest et l'on m'a dit qu'on ne pouvait l'appliquer. J'ai consacré beaucoup de temps à seule fin de m'assurer si mon opinion était juste ou non; je suis convaincu que cette réforme pourrait s'opérer si l'on tient compte des intérêts financiers du pays et de celui des compagnies qui doivent obtenir leur argent sur les places de Londres, de Berlin et de Paris. Je crois également qu'aucun Gouvernement ne pourrait assumer la responsabilité de fixer le prix auquel doivent se vendre les actions de ces compagnies.

Je suis donc convaincu que le mal est tel qu'il devrait y avoir un moyen de faire fixer par un tribunal indépendant les conditions de la vente des actions, le chiffre du capital-actions et le taux de l'émission.

M. BENNETT.

M. MACLEAN (York-sud): Et le mode d'émission.

M. BENNETT: Et, si vous le voulez, le mode d'émission. Mais je diffère d'avec le représentant d'York-sud lorsqu'il dit qu'on pourrait laisser sur le marché $60,000,000 d'obligations, comme le Pacifique-Canadien a lancé ses actions. Une aussi forte somme que $60,000,000 d'obligations ne pourrait pas être absorbée, me dit-on, et personne n'ignore la grande difficulté éprouvée la semaine dernière par suite de la mise sur le marché de $126,000,000 d'actions par la coalition ou le merger du Southern-Union-Pacific. Cette émission a presque abasourdi le marché et a donné naissance au plus grand syndicat de souscripteurs connu depuis vingt-cinq ans.

Il faut une solution à tous ces problèmes. Que fait-on en Angleterre? On se flatte d'avoir l'un des meilleurs systèmes financiers de l'univers et la meilleure application de la loi sur les compagnies; mais prenez la peine de lire la loi anglaise des compagnies, telle qu'elle est actuellement, et vous n'y verrez aucune restriction semblable à celle que nous tentons de placer ici; la majorité de ceux qui deviennent membres de nouvelles compagnies en Angle[illegible] de l'accroissement du capital, achètent leurs actions au pair. J'ignore si ce détail est généralement connu des membres de cette Chambre, mais c'est un fait et tout député qui se donnera la peine de lire les revues financières—on en trouvera une liste à la bibliothèque—s'apercevra que toutes les compagnies dont le capital-actions a été augmenté, l'an dernier, en Angleterre, ont vendu des parts à leurs actionnaires au pair et que l'autorisation d'augmenter le capital a été accordée, sans restriction ni réserve, aux administrateurs qui n'ont pas seulement fixé le chiffre du capital nouveau, mais aussi les conditions de l'émission. J'en connais peu de chose et je pense que les membres de la Chambre en connaissent également peu de chose. Ceux qui doivent maintenir le grand crédit des grosses compagnies de transport, des grands services d'utilité publique, des grandes entreprises commerciales ou mercantiles, connaissent bien les soucis et les inquiétudes de cette tâche, parce qu'il faut décider si on augmentera le capital afin de poursuivre l'entreprise, en ajoutant de nouvelles actions ordinaires, si on émettra des actions privilégiées, des débentures ou des obligations, et quelle sera la forme de la valeur. Tout cela dépend de l'attitude du public envers une certaine catégorie de valeurs à un moment donné. Parfois, on choisit des obligations et, parfois, des actions.

Le public est excessivement difficile et exigeant de nos jours, et ceux qui dirigent de vastes entreprises sont dans de grands embarras lorsqu'il leur faut décider comment ils se procureront des fonds. Tout ce que je puis dire, c'est que nous devrions prendre des mesures pour mettre des restrictions comme celles que j'ai suggérées, afin de préve-

nir les abus. Somme toute, le crédit de nos grandes compagnies est le bien commun de tous les habitants du pays. Les uns croient que le crédit d'une compagnie lui est personnel. Il ne saurait y avoir de plus grande erreur. Le crédit du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc, du Nord-Canadien, de nos banques, de nos grandes minoteries et compagnies de navigation, fait partie de l'actif de toute la population, et du cultivateur de l'Ouest plus que de tout autre citoyen. Personne n'a plus d'intérêt que le cultivateur à maintenir le crédit de nos grandes compagnies, car lorsque le crédit est ruiné, il est difficile de se procurer des fonds. Celui qui a besoin de faire de petits emprunts est le premier à ressentir la gêne, parce que ce sont les petites bourses qui doivent payer.

Tel est le résultat de mes observations et de mon expérience, et je le fais connaître à la Chambre pour ce qu'il vaut. Lorsqu'il s'agit d'un seul projet de loi ou d'une seule compagnie, nous ne devrions pas chercher à établir une règle qui n'a pas été mise à l'épreuve, dont on ne s'est pas servi et dont on ne peut pas se servir, du moins en Angleterre, ou sur les places de Londres ou de Paris, et qui ne saurait être posée sans amoindrir ou ruiner le crédit de la compagnie, car il vaudrait mieux que la compagnie n'existât pas, plutôt que d'exister avec un crédit endommagé. Je dis donc que nous devons prendre garde à ce que nous ferons à ce sujet.

J'approuve plusieurs des idées émises par le représentant d'York-sud. Ma seule objection, c'est que quelques-unes de ces idées ne proviennent pas du désir de servir le bien public, mais plutôt d'attaquer une personne qui a été très utile au parti conservateur.

Voilà mon attitude. La question a une telle importance qu'elle mérite d'être étudiée, non pas superficiellement pendant quelques instants, mais attentivement, par toute la députation et par tous ceux qui sont chargés de la conduite de grandes entreprises commerciales. Je soumettrai à l'honorable premier ministre qu'il est opportun et à désirer qu'il nomme une commission royale qui pourrait fait l'enquête la plus minutieuse sur toutes ces matières et déposer devant la Chambre le plus tôt possible des conclusions qui nous permettraient de trouver les moyens, sans aucunement restreindre les prérogatives des grands services d'utilité publique et des compagnies de transport, de servir le public dont ces compagnies doivent retirer leurs recettes, de sauvegarder ses intérêts et de l'empêcher de payer trop cher les services de ces compagnies. Je n'ai pas d'autre solution à offrir. Je suis bien aise d'avoir eu l'occasion de faire quelques commentaires sur une question qui est d'une si grande importance pour le pays.

M. OLIVER: Le représentant d'Ontario-nord doit avoir été déçu en voyant la manière dont on a répondu à sa demande d'étudier la question d'une manière impartiale. . .

M. SHARPE (Ontario-nord): C'est vous qui avez commencé.

M. OLIVER: Car je crois que le représentant de Calgary (M. Bennett) n'a pas seulement fait preuve de partialité, mais qu'il a témoigné d'une hostilité inspirée par des motifs personnels et qui ne fait pas honneur à la Chambre. . . (Exclamations.) . . . et qui n'est pas d'usage dans les débats de cette Chambre. Je conviens avec mon honorable ami que le problème est important, mais je n'admets pas qu'il soit insoluble; ce n'est pas non plus une question dont nous devons remettre la solution jusqu'à ce que les astres aient changé leur cours, car lorsque nous obtiendrons du Gouvernement une commission d'enquête sur les services publics, à en juger par les actes passés du ministère, il y aura deux lunes au firmament. Je soumets au représentant de Calgary que, vu que la question dont la Chambre est saisie se rapporte intimement au transport des produits de l'Ouest sur leur dernier marché, il ne suffit pas de dire qu'il y a une loi, adoptée il y a plusieurs années, qui renferme des dispositions identiques à celles du présent bill. Il a coulé beaucoup d'eau sous les ponts depuis l'adoption de cette loi. Un nouvel état de chose a surgi.

Je demanderai au représentant de Calgary s'il pense que l'objet du Parlement est d'approuver des lois rendues il y a quatre, cinq, dix ou vingt ans. Je soumets que l'objet de la réunion des Chambres, des élections, des sessions annuelles, c'est de permettre au Parlement de faire face aux conditions nouvelles par des lois convenables. Le fait que telle ou telle loi fait partie de notre législation, qu'elle ait été adoptée par ce parti-ci ou par ce parti-là, n'est pas une preuve d'un manque au devoir de la part du Gouvernement qui a rendu cette loi, ni qu'aucune autre loi ne soit nécessaire à l'heure qu'il est.

L'objet du bill est de permettre à une certaine compagnie de transport d'augmenter son capital de moitié. J'approuve volontiers tout ce que l'on a dit en faveur de cette compagnie. C'est une entreprise commerciale parfaitement légitime; je n'ai aucun doute qu'elle a été bien conduite; je n'ai pas lieu de croire qu'elle n'a pas rendu de bons services au Canada. Cependant, cette compagnie demande aujourd'hui au Parlement l'autorisation d'accroître son capital, d'émettre des actions dont le public deviendra détenteur et sur lesquelles les gens intéressés dans les moyens de transport devront en fin de compte payer des dividendes. Quant à moi et, j'en suis certain, quant à la députation

tout entière, rien au monde ne s'oppose à ce qu'on permette à la compagnie Richelieu-Ontario d'augmenter son capital de moitié, pourvu qu'elle emploie les fonds provenant de la vente des actions à l'accroissement de ses moyens de transport.

La dernière fois que le projet de loi est venu en discussion j'ai déclaré que son auteur devrait y insérer une disposition conforme à ses déclarations, afin que les membres de la Chambre puissent dire à leurs électeurs qu'ils ont accompli leur devoir en ne consentant à l'adoption du bill qu'après avoir obtenu l'assurance formelle, confirmée par un texte de loi, que les fonds seraient employés à augmenter et non à diminuer les moyens de transport. C'est à cela que pense le public.

Le représentant d'Assiniboïa (M. Turriff) a déclaré que, de nos jours, l'Ouest souffre comme il n'a pas souffert depuis des années, principalement à cause du coût plus élevé du transport; et voici une proposition soumise au Parlement, qui, de prime abord, peut avoir pour objet d'imposer un nouveau fardeau aux habitants de l'Ouest relativement au transport sur les Grands lacs. Et tout ce que le représentant de Calgary a à dire, c'est que le gouvernement libéral a, il y a dix ans, inséré de semblables prescriptions dans le recueil de nos lois.

M. BORDEN: Il n'y a pas dix ans. C'était la loi de 1910.

M. OLIVER: J'accepte la correction. J'imagine que la loi de 1910 était calquée sur les lois des années antérieures.

M. BORDEN: Je demande pardon à l'honorable député, je me trompais; c'était en 1911.

M. OLIVER: Et bien, j'imagine que la loi de 1911 était calquée sur les lois antérieures.

M. CARVELL: Il n'y a pas d'article 2 dans la loi de 1911.

M. OLIVER: Ce que le gouvernement libéral a pu faire en 1911 ou en n'importe quelle autre année ne modifie en rien la responsabilité de cette Chambre. Nous sommes ici responsables devant nos commettants de ce que nous pouvons dire ou faire au sujet de toute proposition soumise à l'examen de la Chambre et la question soumise aujourd'hui à la Chambre est celle-ci: la Chambre aura-t-elle le soin de voir à ce que les pouvoirs demandés par cette compagnie de navigation soient utilisés pour diminuer le coût du transport et non pour l'établissement de monopoles sur les lacs. Telle est la question qui nous est soumise, et la réponse donnée par mon honorable ami de Calgary est que vous n'y pouvez rien et que vous ne devriez rien faire, même si vous le pouviez.

M. OLIVER.

M. BENNETT (Calgary): Je n'ai pas dit cela.

M. OLIVER: Je dis que cette réponse n'est pas satisfaisante.

M. BENNETT (Calgary): Il n'est pas vrai que j'aie donné cette réponse.

M. OLIVER: Il ne suffit pas de dire qu'à une certaine date, dans un avenir éloigné, on pourra faire un arrangement en vertu duquel quelque chose pourra être fait pour réglementer les compagnies de transport. Voici une question à régler aujourd'hui et la réponse doit être donnée aujourd'hui. Cent millions de boisseaux de blé, provenant de la récolte de l'année dernière ont été expédiés de l'Ouest, et sur ce blé une augmentation d'un sou sur le prix du transport équivaut à un million de dollars. Si l'affirmation de mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) est exacte—je ne dis pas qu'elle est exacte—alors il y a un million de dollars dans les goussets de cette compagnie, et un million de dollars enlevés aux cultivateurs de l'Ouest comme résultat de cette législation. S'il n'y a dans cette législation rien de ce qui a été mentionné par l'honorable député d'York-sud, l'auteur du bill devrait consentir à l'insertion de dispositions telles que le pays puisse savoir que les membres de cette Chambre ont fait leur devoir en protégeant les intérêts du public. Dans un débat antérieur, j'ai eu l'occasion de mentionner le fait de la vente des actions que l'on se propose d'émettre. Mon honorable ami de Calgary dit que vous ne devez mettre aucune limite à la vente de ces actions; que la compagnie doit faire ce qui lui plaît de ses actions; que vous ne pouvez pas faire affaire à Londres, à Paris ou à Berlin, à moins que vous ne permettiez à la compagnie de faire ce qu'il lui plaît de ses actions. Il m'a fait l'honneur de dire que, dans une compagnie où je suis intéressé, je pourrais faire la même chose et que je le ferais probablement. Qu'il me soit permis de dire à l'honorable député de Calgary qu'il ferait mieux d'avoir une discussion avec son ami le ministre des Finances, vu que dans la loi relative aux banques le ministre des Finances a pourvu à la vente des actions par les actionnaires des banques, et il me semble que cette disposition est excellente. Si les actions de banques peuvent être assujetties à une vente forcée—et c'est une vente forcée en vertu des dispositions du projet de loi sur les banques—il n'y a pas la moindre raison pour que les actions des compagnies en général ne soient pas mises à l'enchère publique afin de rapporter le prix courant du marché. Si cette disposition de la loi des banques n'est pas juste, qu'on la biffe, mais si elle est juste, elle doit pouvoir s'appliquer aux compagnies. Si ce que dit l'honorable député de Calgary est exact, qu'est-ce qui empêche les compagnies d'émettre leurs actions au-des-

sous du prix du marché? S'il en est ainsi cette proposition doit être sérieusement examinée par le pays.

Depuis cinq ans le coût de l'existence a augmenté grâce au fait que l'on a imposé au peuple du pays des fardeaux s'élevant à plusieurs centaines de millions de dollars, par l'émission d'actions pour lesquelles l'argent n'avait pas été payé, mais sur lesquelles on demande des recettes. Si la seule réponse à ceci est: Vous n'y pouvez rien, je dis que cela est très malheureux pour la population du pays, et je crois qu'il doit y avoir une autre réponse. Je suis tout à fait en désaccord avec mon honorable ami lorsqu'il dit que le cultivateur est le premier intéressé dans le marché aux actions

M. BENNETT (Calgary): J'ai dit dans le crédit du pays.

M. OLIVER: Dans le crédit du pays, ce qu'il a interprété comme étant la situation du marché des actions. Si l'affirmation de mon honorable ami de York-sud est exacte, le cultivateur est celui qui devra payer directement pour l'augmentation de la valeur de ces actions. Il en est ainsi en ce qui concerne la majeure partie de ces cotes d'actions. Le cultivateur est le premier producteur et le dernier consommateur. C'est du gousset du cultivateur que le profit doit venir et c'est de là qu'il vient, du gousset du cultivateur, de l'artisan, du salarié. C'est sur le cultivateur et sur le salarié que retombe en dernier ressort tout le fardeau de cet agiotage effréné. Ce sont eux qui le portent, et c'est à cause de cet agiotage effréné que le coût de l'existence est si élevé dans les villes et que le cultivateur ne peut trouver aucun profit dans la culture.

M. MIDDLEBORO: Après avoir écouté les remarques de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) et de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) je me sens disposé à dire quelques mots. Tout ce qui tient à la question des fusionnements ou des syndicats semble agir sur eux comme un fil chargé d'électricité, un fil qui n'était pas chargé lorsqu'ils siégeaient de ce côté (la droite). Depuis le commencement du présent débat, j'ai consulté les statuts de 1909. En cette année, lorsque l'honorable député d'Edmonton était membre de l'ancien Gouvernement, et lorsque mon honorable ami d'Assiniboïa siégeait de ce côté (la droite) comme partisan du Gouvernement, je constate que ce Gouvernement a porté le capital de cette même compagnie de $2,000,000 à $5,000,000. Mon honorable ami d'Assiniboïa et mon honorable ami d'Edmonton, lors du débat à ce sujet, n'ont pas dit un seul mot pour s'opposer à cette augmentation du capital-actions de cette compagnie. La raison en est que le bill avait été présenté par M. Préfontaine, alors membre libéral de la Chambre des communes. En l'année 1910 un bill a été introduit et présenté, le chapitre 157 de cette année. Nous savons tous que dès que l'on mentionne les syndicats et les coalitions, l'honorable député d'Edmonton se montre leur adversaire le plus acharné. Je veux dire à l'honorable député d'Edmonton qu'il était membre du Gouvernement qui a rendu possible un syndicat et une coalition, si cela existe en ce qui concerne cette compagnie, car en vertu de l'article 10 du chapitre 157 de l'année 1910, la disposition suivante a été adoptée:

La compagnie peut prendre, détenir et transmettre des actions dans toute compagnie, ou conclure des conventions avec toute compagnie poursuivant un but analogue à celui de la compagnie et peut conduire les affaires, ou assumer et exercer le négoce de toute telle compagnie, soit en acquérant les actions ou autres valeurs de cette compagnie, soit autrement, de quelque manière que ce soit, et exercer les pouvoirs des porteurs de ces actions ou valeurs, et recevoir et distribuer comme profits les dividendes et intérêts de ces actions ou valeurs.

S'il y a dans le présent bill quelque chose qui soit de la nature d'un fusionnement, d'une garantie, d'un syndicat ou d'une coalition, la responsabilité en est due à la législation active qui a été adoptée par l'ancien Gouvernement dont mon honorable ami d'Edmonton était membre. Même en l'année 1911, lorsque mon honorable ami d'Edmonton était membre de l'ancien Gouvernement, et lorsque mon honorable ami d'Assiniboïa était l'un des fermes appuis de ce gouvernement, pas un seul mot n'a été dit au cours de ce débat par l'un ou l'autre de ces deux honorables députés, à l'encontre d'une proposition qui devait augmenter et qui a augmenté le capital-actions de cette même compagnie de $5,000,000 à $10,000,000. Pas un seul mot n'a été dit par eux au sujet des syndicats et des coalitions, pas un seul mot à l'encontre, parce que le bill avait été déposé par un partisan de l'ancien Gouvernement, M. Bickerdike. Je crois qu'il sied mal à mes honorables amis de critiquer ce bill qui n'est ni plus ni moins que la permission de porter le capital-actions, de $10,000,000 qu'il était à $15,000,000. La même chose a été faite à maintes reprises au sujet d'autres compagnies. En tant qu'il s'agit de ceci, je ne vois aucune objection au bill. La compagnie agrandit le cercle de ses opérations. Ce n'est pas comme si cette compagnie avait obtenu quelques franchises de la part du Gouvernement actuel. Elle navigue sur la haute mer, sur les eaux libres de ce pays, et toute autre compagnie a parfaitement le droit d'en faire autant. Si cette compagnie était comme un chemin de fer, deman-

dant une concession qui lui donnerait certains droits ou privilèges spéciaux sur certain territoire, il pourrait y avoir objection à lui accorder de tels pouvoirs. En ce qui concerne l'article 2, je vois par la "Gazette du Canada" que de semblables privilèges sont accordés virtuellement à chaque compagnie qui est légalement constituée. J'ai sous la main la "Gazette du Canada" du 18 janvier 1913, et je constate que de pareils pouvoirs sont accordés incidemment en vertu de chartes émises en faveur de ces compagnies sous l'empire de la loi générale des compagnies. Par exemple, la compagnie Spring Water, Limited, a le pouvoir:

De placer les deniers de la compagnie dont on n'a pas un besoin immédiat et d'en disposer sur telles garanties qui pourront de temps à autre être déterminées.

C'est virtuellement, mot à mot les pouvoirs conférés en vertu du présent bill. Puis, je constate qu'en ce qui concerne la Joliette Steel Casting Works, Limited, on lui accorde le pouvoir:

De placer les deniers de la compagnie dont on n'a pas un besoin immédiat, et d'en disposer de telle manière qui pourra être déterminée de temps à autre.

De même on accorde les pouvoirs suivants à la Quebec and Orleans Corporation, Limited:

De placer les fonds de la compagnie dont on n'a pas un besoin immédiat, et d'en disposer de toute manière qui sera décidée de temps à autre.

Les pouvoirs suivants sont donnés à la Western Canada Public Utilities, Limited:

De placer les deniers dont on n'a pas un besoin immédiat, et d'en disposer en échange de telles valeurs et de telle manière qui pourront être autorisées de temps à autres.

Je pourrais parcourir tout cet exemplaire de la "Gazette du Canada" et indiquer des compagnies à qui l'on accorde des pouvoirs semblables à ceux qui sont accordés par l'article 2 du présent bill. Dans ces circonstances, je ne vois pas pourquoi cette attaque a été faite contre les articles du présent bill qui sont identiques à ceux que l'on trouve dans les bills adoptés par l'ancien Gouvernement.

M. CARVELL: Une fois de plus, du côté du Gouvernement, on a offert cet irrisistible argument: Vous l'avez fait, peu importe comment, peu importe que vous ayez eu tort ou raison. Je suis surpris que mon honorable ami de Grey-nord (M. Middleboro), qui d'ordinaire prend une attitude si digne, vienne ici se servir d'un pareil argument. Nous avons aussi eu le plaisir d'entendre mon honorable ami de Calgary (M. Bennett), qui a eu l'avantage de se trouver à Londres depuis six mois, qui a fréquenté les financiers de cette ville, et qui est allé aux bourses de Paris et de Ber-

lin. Il sait que vous ne pouvez pas en un seul jour, vendre sur le marché financier de Londres pour $60,000,000 valant d'actions du Pacifique-Canadien.

Il est très interessant d'obtenir ces informations d'une source aussi autorisée que l'honorable député de Calgary; mais nous discutons une émission d'actions pour laquelle la compagnie de navigation Richelieu-Ontario demande l'autorisation de ce Parlement. Mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre semblent croire que ceux qui discutent ce bill sont opposés à l'émission de ces actions. Mon honorable ami de Grey-nord a pris la peine de feuilleter les lois passées, où il découvre que pendant le régime libéral la même compagnie a été autorisée à augmenter son capital. Personne nie cela, et si cette compagnie s'était adressée au Parlement aujourd'hui comme elle l'a fait en 1899 et en 1911, et n'avait demandé qu'une simple augmentation de son capital, il est tout probable que nous n'aurions pas eu cette discussion. Mais un nouvel élément a surgi dans les trois, quatre ou cinq dernières années, nouvel élément qui, à mon avis, constitue un très grand danger pour le Canada. Je veux parler de la fusion des compagnies de transport, des banques et d'autres grandes compagnies qui dirigent le commerce de ce pays. On voit la même chose se produire aux Etats-Unis et dans plusieurs autres parties du monde. Lorsque de nouvelles conditions surgissent il est de notre devoir d'y faire face et d'essayer à surmonter les difficultés qu'elles comportent.

Mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) admet que la situation comporte des difficultés. Il admet que la question de transport offre des difficultés très sérieuses. Je ne connais pas dans monde un plus grand danger contre lequel nous devons nous protéger, que celui de la fusion des compagnies de transport. Je n'ai besoin d'en dire la cause à mon honorable ami de Calgary. Toutes les difficultés viendront de la permission qu'on accordera à ces compagnies d'émettre des actions majorées, car alors, lorsqu'elles s'adresseront à la commission d'utilité publique pour faire établir leurs tarifs, beaucoup de ceux qui auront payé des prix élevés pour ces actions majorées viendront dire: Si vous réduisez les taux que nous avons le droit d'imposer, vous allez réduire nos profits au minimum. Telle est la difficulté et personne ne le sait mieux que mon honorable ami de Calgary.

Il est vrai que le Parlement, jusqu'à ce jour, n'a pas stipulé, en accordant les chartes à ces compagnies, qu'elles devaient vendre leurs actions à l'enchère publique. Il est vrai que dans plusieurs cas les compagnies qui se sont partagées le gâteau, ont offert leurs actions sur le marché à un prix

un peu plus élevé que le pair, mais elles les cèdent à leurs actionnaires pour probablement un quart ou la moitié de la différence entre le pair et leur valeur réelle, de sorte que ces actionnaires font un gros profit dans la transaction. Prenons le cas de la compagnie du Pacifique-Canadien comme exemple. Les actionnaires ont payé $175 les actions récemment émises, mais ils pourraient aujourd'hui, malgré l'état désavantageux du marché actuellement, vendre ces actions avec leurs privilèges, pour $255 ou $260. C'est-à-dire qu'ils font $90 de profit sur chaque part qui leur revient. Mais supposons que ces actionnaires vendent leurs actions aux capitalistes ordinaires, ceux-ci, lorsque nous demanderons à la commission de réduire les taux de transport, viendront dire: Nous avons payé $260 pour chacune de ces actions, et, sur la base d'un dividende de 10 p. 100, nous ne recevons que 4 p. 100 sur notre argent. Si vous abaissez les taux de transport plus bas qu'au niveau actuel nous ne recevrons plus que 4 p. 100 et nous serons traités injustement.

Mais j'en reviens au présent bill. Ainsi que je l'ai dit, personne ne fait d'objections à l'augmentation du capital de cette compagnie. Si cette augmentation est nécessaire pour permettre à la compagnie de continuer ses affaires, alors je consentirai à ce qu'elle augmente son capital à $15,000,000 ou $20,000,000. Si la compagnie a besoin d'augmenter son capital à $20,000,000 pour, avec cet argent, acheter des bateaux, construire des quais, créer d'autres facilités pour le commerce, et augmenter son trafic en conséquence, je verrais là un grand avantage pour la compagnie et pour le pays. Mais tous les membres de la droite qui ont parlé sur cette question ont fermé les yeux sur la véritable difficulté; ils n'ont pas répondu à nos arguments et ils ont cherché à cacher le mauvais côté de ce bill; et les promoteurs du bill n'ont pas voulu donner de renseignements précis.

Le bill accorde à la compagnie la permission de vendre ces actions pour le prix qu'elle voudra. Je dis cela à dessein. De plus la compagnie pourra faire ce qu'elle voudra de cet argent. Mon honorable ami de Calgary et mon honorable ami de Greynord nous ont lu des extraits de la "Gazette du Canada" concernant des chartes qui ont été accordées à des compagnies à fonds social. Mais ces compagnies ne sont que des compagnies commerciales. Prenons, par xemple, le cas de mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver). Cet honorable député est le propriétaire d'un journal. Qu'importe au public que les propriétaires de son journal veulent donner leurs actions pour rien? Que lui importe qu'ils les vendent à $200 ou que les actions ainsi placées sur le marché servent à construire une patinoire à roulette ou fonder tout autre commerce? C'est là leur affaire. Ils ne peuvent pas vendre le "Bulletin" d'Edmonton plus cher pour cela, parce qu'il y a concurrence, et qu'ils ne peuvent obtenir du public pour leur journal que le prix du marché.

On a mentionné le cas de la compagnie Griffiths. C'est une compagnie de construction, qui est venue de Londres au Canada pour faire tout l'argent qu'elle pourra. On me dit que cette compagnie a une charte dans la Colombie-Anglaise, une autre dans la province de Québec, et que maintenant elle demande une charte fédérale. Cette compagnie construit des quais et des bassins, partout où elle en trouve à construire. Qu'elle donne ses actions pour rien ou qu'elle les vende à $200 cela ne fait aucun tort au public, car lorsqu'elle offre une soumission pour une entreprise publique elle le fait en concurrence contre tout le monde; et elle est obligée de mettre son prix au plus bas possible pour pouvoir obtenir l'entreprise, si les choses sont conduites honnêtement.

M. MEIGHEN: L'honorable député croit-il que la majoration des actions des compagnies commerciales n'est pas une affaire qui intéresse le public?

M. CARVELL: Guère.

M. MEIGHEN: Plusieurs autorités commerciales sont d'un avis contraire.

M. CARVELL: Je dis que le public ne peut guère en souffrir. Ces compagnies font leur commerce en concurrence avec d'autres, et elles ne peuvent exiger plus pour leurs services que l'état du marché le permet.

M. MACLEAN (York-sud): Le public n'est-il pas intéressé si ces compagnies forment un trust?

M. CARVELL: C'est là un autre côté de la question. C'est là où surgit la question des taux, et je crains que, sur ce point, mon honorable ami et moi nous ne nous accordions pas. Mais les choses sont bien différentes lorsqu'il s'agit d'une compagnie de transport ou d'une compagnie d'utilité publique. Prenons comme exemple un cas qui n'est pas inconnu à mon honorable ami de Montmagny, le père de ce bill. Il n'y a pas très longtemps, une compagnie de Québec, je crois qu'elle s'appelait la Quebec Railway Light, Heat and Power Company fusionna avec une autre compagnie de chemin de fer appelée, je crois, la compagnie du chemin de fer de Québec-Saguenay. Supposons maintenant qu'un citoyen de Québec se présente devant la commission des services d'utilité publique et lui demande de diminuer les taux de transports sur le chemin de fer électrique de Québec. Que répondra mon honorable ami? Il dira: Les deux compagnies sont fusionnées;

il est vrai que le tramway électrique rapporte de grands profits, mais c'est tout le contraire du chemin de fer Québec et Saguenay; il n'est pas juste que la commission réduise les taux de transport sur le tramway électrique de Québec, parce qu'alors les actionnaires ne recevront pas leurs dividendes ordinaires. Voilà à quoi tend une fusion des compagnies d'utilité publique. Le cas d'une compagnie commerciale ordinaire est bien différent. Je ne suis pas absolument certain que la prétention de mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) soit juste, mais ma certitude est suffisante pour me permettre de dire que s'il propose un amendement à l'effet que ces actions devront être vendues à l'enchère publique, je voterai pour son amendement.

Mais ce n'est pas ce qui m'a porté à combattre ce bill depuis le commencement, ni la raison pour laquelle je m'y oppose tout particulièrement cet après-midi. Je trouve mauvais le deuxième article du bill. Ainsi que je l'ai dit, les compagnies commerciales peuvent vendre leurs actions pour le prix qu'elles veulent, mais elle ne peuvent pas faire payer davantage au public. La question est bien différente lorsque l'on permet à une compagnie de transport d'augmenter son capital de 50 pour 100 et de le vendre pour le prix qui lui convient. Malgré tout ce que peut dire l'honorable chef du Gouvernement, je prétends que cette compagnie peut vendre ses actions au prix qu'elle voudra, virtuellement, et il le sait.

Lorsqu'il cherche à faire croire que cette compagnie ne peut pas vendre ses actions pour moins que le pair, il connaît bien mieux que cela. Nous avons l'exemple de la compagnie de ciment. Peut-être que l'honorable député de Calgary pourrait nous dire combien les actions de la compagnie de ciment se sont vendues dans les commencements. Peut-être d'autres honorables membres de cette Chambre pourraient nous dire quel prix ils les ont payées. Rappelons-nous que ce sont des actions toutes payées, et la compagnie en a émis pour environ $15,000,000; et je déclare ici que pas un des premiers détenteurs de ces actions n'a jamais payé un sou pour les avoir. Je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails pour montrer comment cela a été fait, car mes honorables amis de la droite le savent parfaitement.

La lecture de la loi, chapitre 157 des Statuts de 1910, par l'honorable député de Grey-nord m'a beaucoup intéressé, tellement que j'ai voulu la consulter, et je crois que l'article 10 s'applique particulièrement au cas actuel. Je soupçonnais,—je l'avoue franchement—que l'on ne disait pas tout. Si tout ce que la compagnie demandait était le droit de porter son capital à $15,000,000, la loi prescrit que cette somme devra être employée pour les fins de l'entreprise. Si les directeurs, en l'absence de l'article 2, voulaient employer l'argent d'une autre manière, les tribunaux les en empêcheraient. Ainsi que je l'ai dit, je soupçonnais qu'il y avait un autre objet en vue,—je ne dis pas un motif caché, car je ne veux pas offenser personne—mais un autre objet en vue que celui des intérêts de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario, ce qui me ramène à la minorité des actionnaires. On me dit que dans cette compagnie la minorité des actionnaires est considérable, la minorité de ceux qui n'approuvent pas la manière dont les affaires sont conduites, et qui ne veulent pas que l'on joue avec leur argent ni que l'on méconnaisse leurs droits. La loi de 1910 concernant cette compagnie lui permettait d'acquérir, détenir et aliéner les actions de toutes compagnies faisant un commerce semblable avec lesquelles elle pourrait fusionner. Quel commerce cette compagnie fait-elle? Elle transporte des marchandises et des passagers. Que fait la compagnie du chemin de fer Québec-Saguenay? Elle transporte des marchandises et des voyageurs.

Je laisse le soin à mes honorables collègues d'en faire l'application qu'il convient. A mon avis, la Chambre devrait y regarder à deux fois avant d'accorder à cette compagnie des pouvoirs aussi considérables que ceux que comporte le paragraphe 2 de cet article.

M. LEMIEUX: Je prie l'honorable député de nous donner de nouveau lecture de cet article.

M. CARVELL: Il est ainsi conçu:

La compagnie peut prendre, posséder et aliéner des actions de toute compagnie ayant des objets similaires aux siens, et peut faire des traités avec elle.

Il va même plus loin et déclare:

Et peut administrer, prendre et continuer les affaires de toute pareille compagnie, soit en acquérant les actions ou autres valeurs de cette dernière, ou de toute autre manière quelconque, et exercer les pouvoirs des porteurs de ces actions ou valeurs, et recevoir et distribuer comme bénéfices les dividendes et les intérêts sur ces actions ou valeurs.

Nous devrions, je le répète, y regarder à deux fois avant de voter une disposition de cette sorte. Je ne veux pas du paragraphe 2 de ce bill et je voterai contre son adoption, et si nous ne pouvons obtenir sa radiation, nous aurons du moins le mérite d'avoir signalé le fait à l'attention du pays. et nous ferons tout ce qu'il est possible pour empêcher, j'allais dire la perpétration d'une fraude de cette importance, aux dépens de la minorité des actionnaires de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario.

M. LESPERANCE: Je ne pense pas que l'honorable député ait le droit de qualifier de "fraude" ce projet de loi.

M. CARVELL: Je ne l'ai pas qualifié de fraude, j'ai dit que j'avais des craintes à cet égard, ou quelque chose d'approchant. Si l'honorable député s'offusque de ce que j'ai dit, je me rétracte, m'en rapportant à la Chambre et au pays de dire si, oui ou non, cette manière de faire est frauduleuse.

M. BLAIN: Faut-il comprendre que certains petits actionnaires de la compagnie ont protesté contre l'adoption de ce bill?

M. CARVELL: En effet.

M. BLAIN: Dans quelle proportion? sont-ils bien nombreux?

M. CARVELL: Je ne suis pas en mesure de renseigner exactement mon interlocuteur.

M. MACLEAN (York-sud): Je désire faire quelques observations au sujet de la proposition que nous discutons.

Depuis quelques années je m'intéresse vivement aux questions de cette nature, et la conséquence a été que j'ai dû me détacher absolument de la politique de parti, et aborder l'examen de la question avec un esprit très ouvert. J'ai causé de la question avec mes commettants, et j'ai reçu d'eux pleine assurance de coopération dans mes efforts pour intéresser le public à ces questions et trouver un remède aux abus dont nous souffrons ici. Nous avons tous grand intérêt à maintenir le crédit de nos grandes compagnies, mais ce crédit ne saurait être maintenu au prix de la perpétuation de ces abus qui nous affligent. Mon désir est de faire cesser ces abus, et je le répète, en soulevant cette question, je ne suis mû par aucune prévention de source politique ou autre. Les arboriculteurs de l'Ontario, pour atteindre certains marchés, sont entièrement dépendants de la concurrence que se font l'une à l'autre les grandes compagnies de transport. La compagnie Richelieu-Ontario nous a donné un bon service, il faut le reconnaître, mais je tiens à voir insérer dans la législation de notre pays quelque disposition générale en vue de réglementer les émissions de titres.

L'honorable député de Calgary a suggéré l'établissement d'une commission royale, ou d'un tribunal de commerce, pour la réglementation des compagnies en matière de capitalisation; mais en attendant nous devons régler ces questions à mesure qu'elles se présentent. Si je n'élevais pas la voix dans le cas actuel, on me ferait le reproche de négliger mon devoir. Invariablement on me reproche de ne pas soumettre un texte large couvrant tous les cas; or j'ai tenté de le faire déjà, et on m'a déclaré que c'était trop radical. Si on s'attaque à un cas particulier, on vous dit: pourquoi ne proposez-vous pas une mesure d'application générale? On est généralement d'accord pour reconnaître que le mode de formation du capital de ces sociétés devrait être réglementé, et en attendant la création d'un tribunal du commerce, pourquoi ne modifierions-nous pas la loi au point de prescrire à toute compagnie désireuse d'augmenter le chiffre de son capital l'obligation de s'adresser à la commission des chemins de fer, de lui faire connaître ses nécessités, d'indiquer la nature des titres qu'on se propose de mettre sur le marché, enfin de donner aux intéressés l'occasion de se faire entendre relativement à cette demande de relèvement du capital.

La compagnie du Pacifique-Canadien n'avait pas besoin d'un nouvel apport de capitaux pour exploiter son chemin de fer, elle en avait beaucoup à la banque en ce moment. Sans augmenter son capital-actions, elle aurait pu faire tout ce qu'elle fait cette année, tout ce qu'elle fera l'année prochaine, et cependant on lui permet d'émettre ces actions contre le désir de la population canadienne. Elle aurait pu se procurer des capitaux au moyen d'une émission d'obligations à 5 p. 100, et cependant on l'autorise à émettre des actions dont le produit va rester dans les banques des années durant, et la conséquence est que le peuple canadien qui utilise le chemin de fer canadien du Pacifique devra payer ainsi les frais supplémentaires sur l'accroissement du capital.

La population de l'Ouest se trouve en conséquence indûment grevée, et son devoir comme celui de la population de l'Est n'est pas tant de maintenir le crédit de ces compagnies que d'assurer l'exécution des services d'intérêt public au plus bas prix. Les compagnies peuvent très bien d'elles-mêmes voir à maintenir leur crédit, et elles le font avec succès. Quant à nous, nous sommes chargés de sauvegarder les intérêts du peuple canadien et de voir à ce qu'il soit l'objet d'un traitement équitable de la part des compagnies privilégiées. Je me réjouirais si l'honorable représentant de Calgary (M. Bennett) persuadait au Gouvernement qu'il y a lieu d'édicter un texte d'application générale, aux termes duquel toutes ces compagnies de transport devraient se faire autoriser par un corps quelconque chaque fois qu'elles veulent émettre de nouvelles actions. Les compagnies qui s'adressent à la commission des services d'utilité publique de New-York doivent dire quel est leur but en émettant des actions, indiquer précisément quel emploi elles vont faire du capital ainsi obtenu; si elles font voir qu'il leur est plus facile, ou plus avantageux d'émettre des actions, on leur permet de le faire; au contraire, si elles peuvent obtenir le même résultat au moyen de l'émission d'obligations, on leur dit de recourir à ce moyen. Je désire la création d'un tribunal quelconque chargé de réglementer la ques-

tion du capital, et tant qu'il n'aura pas été créé, il faut tâcher d'y voir de quelque autre manière. Je songe à proposer l'adoption de la loi du Massachusetts, aux termes de laquelle toute compagnie de service public désireuse d'émettre des actions, doit en opérer la vente sur la place. C'est ce qu'on a fait tant dans notre pays qu'aux États-Unis, et on pourra le faire au Canada; puis, lorsque l'honorable représentant de Calgary aura obtenu la création d'une commission pour la réglementation de questions de cette nature, nous pourrons rapporter la loi en question; mais en attendant il incombe à notre Parlement de régler cette question de quelque manière et d'imposer à la compagnie Richelieu-Ontario certaines règles à observer dans l'émission de ces actions et dans l'emploi de l'excédent du capital en main.

M. McKENZIE: J'ai pris part à la discussion antérieure qui a eu lieu sur le présent projet de loi, et certes je n'étais animé, que je sache, d'aucune passion politique, et je ne le suis pas davantage aujourd'hui. On ne sait que trop maintenant qui a jeté cette question dans le tourbillon d'une querelle politique. Ce n'est pas à un député de la gauche, c'est à un député de la droite que revient cet honneur. J'ai parfois entendu parler d'un certain particulier qui est généralement en service actif autour des estaminets de notre pays et que l'on désigne sous le nom de "chucker-out" (cerbère de l'établissement), individu aux larges épaules, ingurgitant librement le whisky, toujours sur le qui-vive pour jeter sur le pavé le pauvre diable qui a excédé sa dose ordinaire. En prêtant l'oreille cet après-midi à ce flot d'éloquence de cour de police émanant de l'honorable représentant de Calgary, je me suis dit que le Gouvernement avait trouvé son "expulseur" son "chucker-out". Mais le Gouvernement et ses partisans s'apercevront peut-être qu'il serait préférable pour eux de n'avoir pas de "chucker-out", et que les honorables députés de la gauche ne sont pas d'humeur à se laisser expulser ou mettre dehors par un criminaliste de cour de police, même s'il a l'éloquence de l'honorable député de Calgary.

Je présume que les honorables députés qui se sont chargés de faire adopter ce bill, ne soupçonnent pas le premier ministre d'avoir de mauvaises intentions à l'égard de leur projet de loi, non plus que d'eux-mêmes. On nous a déclaré que nous examinions la question à travers nos lunettes d'hommes de parti, l'honorable député qui se trouve surtout à en profiter ayant fait un travail d'Hercule dans l'intérêt du parti conservateur, d'où notre désir de faire avorter la mesure, et les critiques que nous avons faites à son sujet. Or, certainement, le premier ministre ne s'inspirait pas de semblables motifs, lorsque, au cours de la délibération de ce bill, le 4 février dernier, il s'exprima comme il suit:

Il me semble que c'est une disposition très naturelle en vue d'augmenter le capital d'une compagnie. Le capital ne peut être employé que pour les fins de la compagnie. Beaucoup de bills de ce genre sont adoptés par le Parlement sans grande discussion.

A l'égard de l'article 2, le premier ministre s'exprime ainsi:

Quant à l'article 2, il est un peu extraordinaire. Je ne suis pas du tout certain que l'opinion exprimée par mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) soit exacte.

C'est-à-dire qu'il n'était pas convaincu qu'il fût subordonné à la loi générale.

Je serais porté à croire, à moins qu'il n'en soit décidé autrement, que l'article 2 sera subordonné aux dispositions de la loi des compagnies par actions... On donne souvent à une compagnie des pouvoirs différents de ceux qui sont octroyés par la loi des compagnies. J'ignore quel objet spécial on a en vue par cet article relatif au placement temporaire. Ce n'est pas une chose que l'on prévoit habituellement.

Le premier ministre déclare que certaines dispositions et conditions de ce projet de loi sont peu ordinaires et que d'habitude on n'autorise pas les placements temporaires. Telle est l'opinion d'au moins un avocat faisant partie de la droite, et c'est le premier ministre; et cependant on vient nous dire que nous sommes mûs par des préventions politiques quand nous critiquons les dispositions de ce bill extraordinaire. Je soumets que cette disposition ne devrait pas s'y trouver. Si cette mesure a pour unique objet de permettre à la compagnie de relever le chiffre de son capital, alors pourquoi ne le fait-elle pas en vertu des pouvoirs qui lui ont été accordés naguère par le législateur? Rien ne nous justifie d'insérer pareille disposition dans le projet de loi. Je soutiens que l'ancienne charte est assez large pour les mettre à même de poursuivre leurs opérations comme par le passé. Mais cet article 2 leur confère des pouvoirs exorbitants, des pouvoirs qui ne sont pas accordés d'ordinaire, suivant le premier ministre, et ces pouvoirs ne devraient pas être accordés.

Que ces actions doivent être vendues au-dessus ou au-dessous du pair, je l'ignore. Ce que je sais, c'est que, s'il est fait et produit une convention pour la gouverne des intéressés, il est possible de vendre les actions d'une compagnie autrement que pour de l'argent. C'est ainsi qu'en a disposé la loi en Angleterre, et c'est ainsi que la loi en dispose en Canada.

M. EMMERSON: Le principe que nous venons de discuter et que mon honorable ami de York-sud a si habilement exposé, a vraiment une très grande importance et

l'avertissement qu'il donne mérite, je pense, l'attention des membres de cette Chambre. Mon opinion sur ce point est quelque peu arrêtée, et je l'ai plus d'une fois exprimée devant cette Chambre, non seulement au cours de la présente législature, mais aussi pendant celles qui l'ont précédée. Cependant au risque de voir attaquer mes motifs, politiques ou autres, je vais revenir sur ce que j'en ai dit. Je regrette que nous en soyons venus au point de nous croire obligés d'imputer des motifs inavouables à ceux d'entre nous qui expriment une opinion sur un projet de loi d'intérêt privé.

La reconnaissance de services politiques rendus ne devrait pas, je crois, être un motif de soulever une discussion sur une mesure quelconque. Le reproche que l'on fait à ceux des députés qui pensent ne pas devoir seconder l'adoption de ce projet de loi, d'être mûs par le ressentiment, peut se retourner contre les membres de la droite de qui l'on pourrait dire qu'ils sont mûs par le reconnaissance. Quant à l'autorisation que donne le premier article du projet de loi, je n'y trouve rien à redire. C'est notre droit et c'est notre devoir d'accorder à une compagnie qui le demande la faculté d'accroître son capital-actions, dès que les circonstances le justifient. Mais il doit être présenté de bonne raisons pour cela. C'est la règle qui, depuis plusieurs années, a toujours inspiré les délibérations du comité des chemins de fer. Quand une compagnie demande à la Chambre l'autorisation de construire une ligne, son capital est mentionné. Il arrive souvent que la Chambre juge à propos de hausser ce capital; d'autres fois, elle le baisse. Nous agissons conformément à des principes bien compris, et, d'ordinaire, nous donnons pour base à la fixation du capital une somme de tant par mille. Souvent des compagnies demandent un relèvement du chiffre de leur capital-actions, en invoquant des faits qui sont soumis à l'appréciation du comité. Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre la discussion qui s'est engagée sur le présent projet de loi dans une circonstance antérieure, mais j'ai prêté cet après-midi une oreille très attentive à ce que l'on a dit afin de me renseigner sur le réel besoin que cette compagnie peut avoir de porter son capital de 10 à 15 millions. Si ceux qui s'intéressent au développement des entreprises de cette compagnie ou qui les dirigent ont bien l'idée d'employer ces fonds à donner au public un meilleur service ou à étendre sa sphère d'action, pourquoi cette autorisation lui serait-elle refusée? Elle devrait certainement lui être accordée, pourvu qu'elle fasse voir à la Chambre que cet argent lui est nécessaire pour des fins utiles. Lisez l'article 2

La compagnie peut placer et traiter ses fonds, dont elle n'a pas immédiatement besoin, de la manière et aux modes et conditions qu'elle juge à propos.

C'est aux directeurs qu'il appartient de se prononcer là-dessus. S'ils n'ont pas besoin de ces 5 millions, ils les auront sur les bras, ou encore, s'ils le veulent, ils pourront les employer à quelque autre objet.

M. LESPERANCE: L'article a été amendé de manière à leur permettre de placer provisoirement cette somme.

M. EMMERSON: Cela, ils auraient pu le faire sans une telle disposition.

M. LESPERANCE: C'est ce que la compagnie avait fait, mais son avocat a conseillé aux directeurs de profiter de l'occasion qui se présentait pour faire insérer dans la loi un article lui permettant de placer provisoirement cette somme, comme le font toutes les autres compagnies législativement constituées.

M. EMMERSON: A mon avis, la compagnie est déjà suffisamment autorisée à faire provisoirement emploi de ces fonds, à les mettre en bonnes mains, mais non pas, bien entendu, à les placer dans d'autres sociétés. Mon honorable ami voudrait-il bien nous dire à combien sont évalués les travaux pour lesquels la compagnie demande un supplément de capital. La compagnie peut avoir à l'idée la construction de quais ou de bateaux, ou encore, l'exploitation de quelque nouvelle ligne, et, dans ce cas, l'honorable député devrait nous dire quelles sont les véritables intentions de la compagnie. Il me semble que le texte de cet article 2 donne à la compagnie, ou plutôt aux directeurs, le droit d'acheter des parts dans quelque autre société. Si ce n'est pas l'intention de la compagnie d'obtenir ce droit, il faudrait que le bill en fît mention. Personne ne songerait, naturellement, à lui reprocher un placement de ses fonds qui lui permettrait de les retirer dès que ses affaires le lui commanderaient La disposition de l'article 2 ne devrait pas recevoir l'approbation du Parlement, à moins que de très bonnes raisons ne soient données à l'appui.

M. BORDEN: J'ai cru comprendre que la compagnie, au dire de l'honorable député (M. Lespérance) avait besoin, pendant les mois où le service fonctionne, d'un fonds de roulement très considérable. A cause des conditions de notre climat, le service subit un arrêt de quelques mois, tous les ans, et pour ces mois-là, la compagnie voudrait se faire autoriser à placer temporairement cet argent. Le seul fait du besoin qu'elle aurait de cet argent, dès l'ouverture de la navigation, démontre suffisamment qu'elle ne le placerait pas de

manière à ne pouvoir en disposer le moment venu.

M. EMMERSON: Je veux bien que la compagnie ait le droit de mettre provisoirement des fonds en lieu sûr; mais, en même temps, je voudrais savoir de l'auteur du bill ce qu'il entend faire du capital supplémentaire qu'il demande.

M. CARVELL: L'auteur du bill pourrait, par la même occasion, dire au comité comment il se fait que la compagnie se trouve avoir l'hiver autant d'argent dont l'emploi n'a lieu que pendant les mois d'été.

M. LEMIEUX: Le très honorable premier ministre a déclaré l'autre soir que cet article 2 lui paraissait extraordinaire, a-t-il changé d'opinion?

M. BORDEN: Il a été donné cet après-midi nombre d'exemples qui font voir que cette disposition n'a rien d'extraordinaire.

M. TURRIFF: On m'a accusé d'avoir discuté cette affaire en partisan. On se trompe du tout au tout, et, si j'ai parlé avec quelque chaleur, ce n'est pas parce que le bill a été présenté par mon honorable ami (M. Lespérance) ni parce que l'honorable député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) y était intéressé, mais parce qu'il intéresse au plus haut point chacun de mes 50,000 commettants. Le transport sur les lacs a un intérêt pour ces gens-là. Par cette loi, la compagnie cherche à se faire autoriser à émetttre pour 5 millions de nouvelles actions de capital; ce à quoi personne dans cette Chambre ne trouve à redire, si elle en a de besoin pour des fins légitimes et pour donner au transport des voyageurs et des marchandises de plus grandes facilités.

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

Reprise de la séance.

Sur l'article 2—(placement des fonds de la compagnie).

M. TURRIFF: Lorsque la séance a été suspendue à six heures, j'étais en train de dire à la Chambre que personne parmi les membres de la gauche ne s'opposait à une augmentation du capital-actions de la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario, mais que, d'après nous, les fonds ainsi prélevés ne devaient pas pouvoir être employés, comme on tente de le faire par une disposition que l'on a ajoutée au projet de loi, à d'autres fins que celles pour lesquelles la compagnie a été formée. Il s'agit ici d'une entreprise d'utilité publique, de l'une des grandes compagnies de transports du pays disposant d'un capital considérable et d'un grand nombre de vaisseaux. Comme je l'ai fait observer dès la première heure cet après-midi, le prix du transport des grains a été l'année dernière très sensiblement augmenté et, comme cette compagnie est une de celles qui ont fusionnées avec d'autres, il m'a paru que cette loi devrait contenir une disposition portant que les nouvelles actions ne se vendraient pas à moins du pair, et que le produit serait employé aux fins que sont celles d'une compagnie de navigation faisant le commerce des transports.

Si l'argent devait être ainsi employé, non seulement je ne m'opposerais pas à la proposition de loi, mais j'en seconderais l'adoption de toutes mes forces. Dès qu'il s'agit d'une mesure tendant à réduire les frais du transport du blé de Fort-William à Montréal et de Montréal à Liverpool, on pourra toujours compter sur les députés de l'Ouest. Pourquoi depuis deux ans ce prix est-il monté de 6 à 8 cents par boisseaux? Tout simplement à cause d'ententes et de fusions des diverses compagnies qui ont sur les lacs et sur la mer des navires qui transportent ce blé. Notre but en signalant cette affaire à la Chambre est d'améliorer la loi. Si la dernière a été défectueuse, devons-nous la garder avec ses imperfections? Pourquoi ne pas chercher plutôt à l'améliorer? Parce que, pour le plus grand bien du pays, nous tentons cette épreuve; parce que, dans l'intérêt de mes propres commettants, je voudrais la chose, des membres de la droite m'accusent de me conduire en partisan et de m'opposer au projet de loi simplement parce qu'il a l'appui de l'honorable député de Montmagny (M. Lespérance) et parce qu'il a l'appui de l'honorable député de Charlevoix (M. Forget). Il n'y a pas un mot de vrai dans tout cela. Mon honorable ami le député de Calgary (M. Bennett) s'est détourné de son chemin pour se livrer contre moi à une attaque personnelle. Je ne m'étais heurté à personne, je n'avais attaqué personne; j'avais simplement fait quelques remarques sur la tendance du Gouvernement à favoriser les ententes entre compagnies. Si jamais un député eût raison de faire les remarques que j'ai faites cet après-midi, c'est bien moi, puisque, moins d'une demi-heure plus tard, trois des membres les plus distingués de la droite, savoir l'honorable député de York-sud (M. Maclean), l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) et l'honorable député de Calgary ont fait observer à leur chef que le temps était arrivé d'agir tant soit peu dans le sens que nous venons précisément d'indiquer cet après-midi, nous les membres de la gauche. J'avais donc eu parfaitement raison de signaler au Gouvernement ce qui se préparait, et de demander l'insertion dans la loi d'une disposition assurant l'exécution de ce que l'auteur du projet de loi déclare que l'on va faire. Nous avons, je crois, de très bonnes raisons de douter que tout se passe comme je l'ai suggéré.

Voici que le "Montréal Star", un journal qui appuie les députés favorables à ce bill, disait à ce sujet le 5 du courant:

La bataille du Richelieu arrive à son point culminant. M. Claude G. Bryan qui est arrivé à New-York dans la dernière partie de la semaine et qui représente le groupe Furness dans la compagnie Richelieu, est attendu à Montréal demain. On dit que l'appui de groupe anglais dans le syndicat de navigation a été définitivement promis aux intérêts du Northern-Inland, et le programme des gens de l'Ouest se réalisera. Bien qu'il soit entendu que les plans de la réorganisation financière de la nouvelle administration soient plus ou moins définitifs, il est peu probable que la chose soit annoncée publiquement d'ici plusieurs mois encore. Le nouveau conseil d'administration, en toute probabilité, consacrera son énergie en premier lieu à réunir les différentes factions du syndicat...

On avoue que cette compagnie s'occupe de se syndiquer:

...et les premières mesures viseront la centralisation des branches administratives de l'organisation. Il a déjà été prévu qu'il y avait indubitablement quelques changements importants, les gens de l'Ouest s'y étant engagés avant l'ouverture de la navigation cette année. Une assemblée des administrateurs de les factions opposées abaisseront les armes afin Richelieu aura lieu demain et on s'attend que d'éviter des hostilités réelles à l'assemblée de la compagnie dans deux semaines d'ici.

C'est-à-dire dans deux semaines à compter du 5 février, ce qui nous mène au 19 février. Une grande minorité d'intéressés s'oppose probablement à cette augmentation de capital. Voici un extrait du "Montréal Herald", deux jours plus tard:

Les nouveaux intéressés du Richelieu sont maintenant divisés. Il y a, dit on froissement au sujet du projet d'augmentation du capital.

"Une maison divisée contre elle-même", si l'on en croit les rumeurs de la rue, telle est la position où se trouvent aujourd'hui les nouveaux intéressés qui cherchent à obtenir la prépondérance dans la compagnie Richelieu. On croit que la difficulté provient de l'adoption du bill actuellement en discussion devant la Chambre. Quelques-uns des gros actionnaires de la compagnie sont hostiles à cette augmentation du capital.

M. James Carruthers, de retour aujourd'hui d'Ottawa, garde un absolu silence sur la rumeur qui circulait hier qu'on lui avait demandé d'accepter la présidence de la compagnie dans le nouveau conseil. Il est cependant très possible qu'il refuse. On croit généralement que sir Rodolphe Forget sera de nouveau président, mais il est à peu près certain que plusieurs des directeurs actuels se retireront.

M. Claude G. Bryan, le représentant du groupe Furness, est arrivé en ville cette nuit. Il est compris qu'il y aura cette après-midi une réunion des intéressés qui cherchent à obtenir la prépondérance. M. Playfair, le chef du groupe de l'Ouest, est en ville dans ce but. On y discutera l'attitude définitive à prendre sur le nouveau bill et autres projets de réorganisation.

A l'assemblée qui aura lieu le 19 février, le rapport annuel, dit-on, indiquera que les opérations de l'an dernier accusent 9¾ p. 100 de bénéfices.

Donc, de gros intéressés dans cette compagnie, qui est une puissante compagnie, sont hostiles à cette augmentation de capital. Si ce rapport est exact quant aux gains de la compagnie l'an dernier, comme il s'agit d'une société d'utilité publique d'une compagnie de transport, est-ce trop demander que, dans l'intérêt même du public et non pas dans l'intérêt de l'une ou l'autre de ces factions adverses, il soit statué dans le bill que cette nouvelle émission d'actions se fasse au moins au pair; et de plus que chaque dollar qui entre dans la caisse de la compagnie de Richelieu-Ontario soit employé aux fins légitimes pour lesquelles la compagnie a été organisée?

Je demande à l'honorable ministre des Postes, qui dirige en ce moment la Chambre, de ne pas oublier que trois ministériels ont dit, cet après-midi, qu'il était temps qu'on se mît à l'œuvre. Je ne partage pas tout à fait l'opinion du député de Carleton (M. Carvell) quand il affirme que la chose importe peu en ce qui concerne des compagnies commerciales. A mon avis, la chose est d'importance pour toutes les compagnies, et il faudrait adopter quelque initiative relativement aux compagnies de transports et celles d'utilité publique. Il serait bon d'examiner de près le capital des compagnies commerciales en même temps. Il n'en saurait résulter d'inconvénient.

Une simple observation au sujet de l'attaque dirigée contre moi par le député de Calgary (M. Bennett). Je me demande si le député de Calgary et le premier ministre s'imaginent qu'ils vont faciliter la tâche de cette Chambre en attaquant un député sans la moindre justification? Le député de Carleton s'est permis toutes sortes d'insinuations qu'il n'ose pas exprimer ouvertement. Il a tenté de faire croire à la Chambre que dans la formation de compagnies j'avais l'habitude d'éluder la loi. Si mon collègue tient à engager la bataille sur ce terrain, je lui promets des émotions. Dans les deux ou trois compagnies commerciales dans lesquelles je suis intéressé, on n'a pas vendu une seule action du capital au-dessous de $100, en argent versé à la caisse, et personne n'a jamais reçu un sou de commission pour la vente des actions. Il sied bien mal au député de Calgary de porter pareilles attaques, lui, la doublure de sir Max Aiken, qui, dans l'affaire de ciment, a subtilisé au public des millions de dollars, et qui, avec l'honorable député, s'occupe de syndiquer les compagnies d'elévateurs de l'Ouest. Mais, je le répète, s'il veut la bataille sur ce terrain, il sait à qui s'adresser.

Mon passé au sujet de la formation de compagnies peut parfaitement soutenir la comparaison avec sa propre conduite. Je le mets au défi de critiquer mon attitude au sujet des compagnies. Dans sa conduite en matière de syndicats et autres affaires qu'il a lancées, s'il ne s'éloigne pas plus de la ligne droite que je ne l'ai fait pour les compagnies auxquelles je me suis intéressé, et tout ira bien.

J'ai une question à poser au premier ministre. Comme trois de ses principaux partisans ont fait observer, cet après-midi, que l'heure est venue de réglementer la formation des compagnies, et surtout celle des compagnies de transport et d'utilité publique—c'est l'observation formulée par le député de Calgary, à laquelle j'ai volontiers souscrits, ainsi que par les députés d'Ontario-nord et d'York-sud—je désire savoir du premier ministre si, en vue de l'opinion exprimée par ses partisans, il se propose de prendre quelque initiative au sujet du bill en discussion.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je n'ai pas l'intention de proposer de loi générale se rattachant à ce bill, la chose étant évidemment impossible. Je me rends, toutefois, parfaitement compte de l'importance du sujet développé ici, cet après-midi. En realité, voilà plusieurs mois que le ministre de la Justice étudie la question [illegible] ici, et ceux qui l'ont soigneusement étudiée, comprennent parfaitement qu'elle n'est pas sans offrir de difficultés.

Elle est hérissée de difficultés. Au surplus, il faut bien l'avouer, il y a de puissantes raisons qui militent en faveurde la proposition tendant à ce que l'Etat exerce sa direction sur certaines compagnies, du moins, celles qui sont chargées de fonctions quasi publiques. Rien ne nous autorise à commencer à adopter en pareille matière des mesures législatives s'appliquant à telle ou telle compagnie, bien qu'il soit parfaitement convenable d'amener la question sur le tapis, dans la discussion du bill se rattachant à cette compagnie. Les dispositions relatives à l'augmentation du capital-actions de cette compagnie sont celles-là mêmes que la Chambre a mainte fois discutées et adoptées sans objection, à l'égard du nombre de compagnies et, de fait, à l'égard même de cette compagnie, en deux circonstances, depuis treize ou quatorze ans, la dernière fois en 1911.

M. TURRIFF: Dans ces lois il ne figurait pas de dispositions autorisant tout spécialement la compagnie à employer l'argent, à son gré, en dehors de son œuvre légitime.

M. BORDEN: J'ai examiné la loi de 1889 et l'autre et, si je ne me trompe, il n'y figure pas de rstrictions plus prononcées que celles contenues dans le bill à l'étude.

Sauf erreur, voilà l'impression qui m'est restée. Quant à la question générale, je serai bien aise de l'étudier, et je le répète, elle est déjà à l'étude. Seulement en pareille matière, il importe de ne pas légiférer à la hâte et sans mûr examen.

Pareille mesure législative ne peut être adoptée qu'après soigneuse étude et mûre délibération, et il faudrait qu'elle fût soumis à un comité de la Chambre, non seulement dans le but de l'étudier, mais aussi afin d'en faire une discussion approfondie au cours de laquelle se ferait un échange de vues entre députés parmi lesquels règnerait certaines divergences d'opinion.

M. CARVELL: Le premier ministre prétend qu'il ne se trouve pas de restrictions dans les lois antérieures. J'ai aussi examiné ces statuts. Personne ne trouve matière à critique dans ces restrictions. Ce sont des bills ordinaires similaires à ceux mainte fois adoptés par cette Chambre, accordant à la compagnie le droit d'augmenter son capital-actions. Nous n'avons rien à redire aux restrictions contenues dans ce bill; ce que nous critiquons, ce sont les extensions.

M. BORDEN: L'honorable député n'a pas bien saisi ma pensée. J'ai dit qu'on ne saurait trouver de restrictions plus prononcées dans les lois précédentes. Si je ne me trompe, ces restrictions sont, en substance, à peu près similaires aux dispositions relatives à l'augmentation du capital dans ce bill.

M. CARVELL: Ce ne sont pas les restrictions, mais bien les extensions que nous critiquons. Les dispositions des bills de 1899 et de 1910, autorisant la compagnie à accroître son capital-actions, sont presque textuellement celles de l'article de ce bill. Mais ce n'est pas là ce qui fait l'objet de notre critique: ce que nous critiquons, c'est l'extension prévue par l'article 2 qui décrète que cette compagnie peut prendre l'argent perçu de la vente de ses actions et l'employer à son gré.

M. BORDEN: J'ai compris que la question posée par le député d'Assiniboïa se rattachait à l'émission du capital mentionnée dans l'article 1er et j'ai répondu en conséquence.

M. CARVELL: J'ai cru que les observations du député d'Assiniboïa se rattachaient à l'extension. Voilà ce qui est critiquable, à mon avis et si je ne me trompe, c'est là aussi ce qu'il critique.

M. TURRIFF: C'était bien là ma pensée.

M. CARVELL: Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit mon honorable ami. C'est un vaste sujet et qui réclame une grande attention. Nous ne nions pas qu'il

soit entouré de grandes difficultés et nous comprenons qu'il faut prendre beaucoup de précautions pour imposer à ces compagnies des lois restrictives dans l'émission de leur capital et pour arrêter des mesures qui empêcheront les majorations de capital sur lesquelles le public devra payer les dividendes. Quant à moi—et je crois refléter l'opinion d'un grand nombre de mes collègues—je ne m'oppose pas à ce que la compagnie augmente son capital.

L'honorable député d'York-sud (M. Maclean) a présenté une autre objection, mais elle ne m'intéresse pas autant que l'octroi à cette compagnie du droit d'obtenir ces $5,000,000, ou une augmentation de 50 p. 100, absolument comme elle le voudra, et la permission de placer ce montant dans toute entreprise que pourrait conseiller les administrateurs, sans la connaissance ou le consentement du Parlement.

M. BORDEN: Mon honorable ami pense-t-il que le mot "compagnie" dans le dernier article, signifie les administrateurs.

M. CARVELL: Cela veut dire en réalité les administrateurs.

M. BORDEN: Ce n'est pas ainsi que je le comprends.

M. CARVELL: J'ai eu assez à faire avec les compagnies et mon très honorable ami également, pour comprendre que si les administrateurs n'avaient pas la direction de la compagnie ils n'accepteraient pas cette fonction. Dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, le mot "compagnie" veut dire les administrateurs et réciproquement. Aussi mon très honorable ami ne réussira pas beaucoup à sortir de la difficulté en procédant ainsi. Si mon honorable ami voulait examiner la proposition de supprimer l'article 2, je cros que toute l'opposition faite au bill disparaîtrait.

Sir RODOLPHE FORGET: Comme président de la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario, je désire donner quelques explications au sujet du bill qui est discuté actuellement.

La compagnie a été formée en 1845 et elle est en activité depuis soixante-huit ans. Notre trajet par eau est de 1,560 milles et nous avons soixante-douze steamers. Notre capital a été porté de $1,300,000 à $10,000,000 et nous avons besoin de plus d'argent pour développer notre entreprise.

L'argent qu'on dépensera cette année sera d'abord employé à Fort-William, où nous avons l'intention de construire un terminus qui coûtera un demi-million de dollars et dont les terrains ont déjà été achetés; en second lieu, un navire qui coûtera $750,000 est en construction actuellement à Port-Arthur; troisièmement, un terminus sera construit à Toronto avec un dépôt de charbon pour nos navires. Nous faisons actuellement notre provision de charbon à la brouette, et nous trouvons que cela nous revient trop cher.

M. CARVELL: Quel sera le montant de cette dépense?

Sir RODOLPHE FORGET: $200,000 à $250,000. Nous avons aussi l'intention de construire un plus grand navire pour la ligne Montréal-Québec, qui coûtera entre $750,000 et $1,000,000, ainsi qu'un autre navire sur la ligne de Québec à la rivière Saguenay.

M. LEMIEUX: N'en avez-vous déjà pas là un nouveau?

Sir RODOLPHE FORGET: Oui, mais nous en avons besoin d'un autre.

M. CARVELL: Combien coûtera-t-il?

Sir RODOLPHE FORGET: Environ un demi-million de dollars. A propos de ce qu'a dit l'honorable député de Carleton relativement au placement du capital à dix cents ou à cinquante cents par dollar, je dois dire qu'il n'y a jamais eu de gonflement de capital dans les émissions de la compagnie Richelieu-Ontario; chaque dollar du capital a été payé un dollar et la compagnie n'a pas le droit d'émettre du capital au rabais. Quant au partage des bénéfices, l'action se vend à 116 et une prime de un ou deux millions aux actionnaires, au taux de un et cinq huitièmes pour cent, ce n'est assurément pas trop. Le capital ne sera émis qu'au fur et à mesure des besoins de la compagnie, quand elle voudra construire les terminus et acheter des navires. Une compagnie de navigation n'est pas comparable à une entreprise de chemin de fer. Nous gagnons notre argent en quatre ou cinq mois de l'année—disons de juin à octobre—et nous en avons besoin pendant douze mois pour payer les intérêts sur les obligations, payer les dividendes, pourvoir aux installations, aux salaires, etc., et pendant cinq ou six mois de l'année nous avons des fonds à prêter qui ne sont pas du capital, mais simplement des recettes.

Nous avons procédé ainsi depuis vingt-cinq ans, mais notre avocat a appelé notre attention sur ce fait que nous n'étions pas autorisés à le faire. Nous sommes obligés aussi parfois d'avancer de l'argent à nos compagnies filiales; par exemple, la compagnie Richelieu peut avancer cette année de l'argent à la Northern Navigation Co., à l'Inland Navigation Co., etc., simplement dans l'intérêt de ces compagnies. D'après notre contrat avec le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique nous sommes obligés, sur un avis d'un an, de construire un navire dès que la compagnie

en aura besoin, et ainsi nous ne savons pas quand nous pouvons être appelés à en construire un autre, et c'est pourquoi nous demandons un peu plus d'argent que nous n'en avons réellement besoin. Je m'attends pourtant à ce que, dans trois ans, ces $5,000,000 soient dépensés. Je serais très heureux, comme président de la compagnie, de pouvoir émettre notre capital à 175, mais il ne se vend qu'à 116 et quand il montera, je ne doute pas que nous ne demandions un peu plus des actionnaires.

M. OLIVER: Je ne suis pas tout à fait d'accord avec ce qu'a dit mon honorable ami de Carleton, à savoir que si l'article 2 était retranché du bill, il n'y aurait pas d'opposition à l'article 1er. Les deux articles se complètent et je prétends que si l'article 1er était modifié en conformité des vues des honorables députés qui ont soulevé des objections, l'article 2 ne serait pas mauvais, mais si l'article 1er n'est pas modifié, l'article 2 sera inadmissible.

M. BORDEN: Si l'honorable député de Carleton consent à laisser exister un article et si l'honorable député d'Edmonton admet l'autre, nous pourrions peut-être de cette manière faire un compromis.

M. OLIVER: Mon très honorable ami a parlé trop vite, si l'on désire satisfaire les honorables députés de la gauche sur une question que le premier ministre a reconnu être d'une grande importance, je proposerai qu'on spécifie dans l'article 1er que l'argent provenant de la vente du capital sera employé absolument comme vient de le dire l'honorable député de Charlevoix. Si on y consent, aucune objection sérieuse ne pourra être soulevée contre l'article 2, mais dans le cas contraire et si l'article 1er demeure intact, une autorisation générale qui permettra à la compagnie de se procurer $5,000,000 quand il lui plaira et par l'article 2 de dépenser cette somme à sa fantaisie, alors assurément l'article 2 est inadmissible.

Sir RODOLPHE FORGET: La compagnie ne peut se procurer cet argent sans le consentement des actionnaires.

M. OLIVER: Je parle au nom de ceux qui sont intéressés dans le transport sur les lacs et j'estime que le Parlement ne devrait pas autoriser cette augmentation de capital de $5,000,000 pour restreindre la concurrence dans le transport sur les lacs. Si nous étions assurés par les termes de l'article 1er que l'argent prélevé serait employé pour développer et améliorer le service des transports sur les lacs, alors, s'il y a des partages de profits, nous laisserions de côté cette objection. Nous reconnaissons la difficulté de régler la question, mais nous insistons pour que le Parlement est une certitude raisonnable que cette augmentation du capital de la compagnie sera employée pour développer et améliorer les facilités de transport sur les lacs et non pour diminuer la concurrence dans le transport. Il n'est pas nécessaire d'attendre que le ministre de la Justice et le Gouvernement aient décidé par quels moyens cette question peut être réglée d'une façon générale. Nous smmes en présence d'un cas particulier où des intérêts spéciaux sont englobés. Nous savons que cette compagnie fait partie d'un merger, qu'en réalité elle est la tête d'un merger qui a pu, durant l'été dernier, augmenter le coût du transport sur les lacs au grand détriment de la population de l'Ouest. Cela ne suffit pas de nous dire que prochainement on fera quelque chose pour empêcher d'autres compagnies de la même façon. Ce que nous voulons, nous membres du Palement qui sommes chargés de protéger les intérêts de nos électeurs, c'est que l'on introduise cette protection dans le bill comme on peut le faire sans nuire en aucune façon à la compagnie.

M. BARKER: Si l'honorable député ne veut que ce qu'il a dit, deux ou trois mots rendront l'article absolument clair. Je conseillerai d'adopter la rédaction suivante pour le paragraphe 2 de l'article 1er:

Mais le capital ne sera pas augmenté avant une résolution du bureau de direction autorisant cette augmentation pour les besoins de la compagnie.

Il faudrait intercaler ces mots. Puis dans l'article 2, il y a les mots: "Déjà autorisé par le comité." Le paragraphe 2 est ainsi conçu:

La compagnie peut temporairement placer et employer ses deniers.

Dans la première partie de l'article, on dit que l'augmentation sera employée pour les besoins de la compagnie et dans le paragraphe 2, que la compagnie peut temporairement placer son argent. Il n'y a pas l'ombre d'un doute sur la responsabilité des administrateurs qui emploieraient mal cet argent.

M. OLIVER: Mon objection est que la compagnie pourrait employer cet argent pour restreindre la concurrence, ce qui n'est pas un but régulier.

M. BARKER: Dans la loi pour l'autorisation d'aucune compagnie créée par le Parlement il n'y a pas de disposition que l'argent sera employé pour empêcher une intervention dans les entreprises de la compagnie. L'amendement due je conseille atteindra le but cherché et le premier amendement empêchera toute possibilité d'abus de confiance.

M. OLIVER: Je n'ai pas parlé d'abus de confiance. J'ai dit que dans une occasion précédente quand le chemin de fer

Pacifique-Canadien a reçu l'autorisation d'émettre pour vingt ou vingt-cinq millions de capital, il a été établi d'une façon très claire dans la loi que l'argent devait être employé pour un but fixé. Si c'était nécessaire et régulier dans le cas du chemin de fer Pacifique-Canadien, pourquoi ne le serait-ce pas dans ce cas?

M. BARKER: Le chemin de fer Pacifique-Canadien a pu connaître le but spécial pour lequel il demandait de l'argent.

Si nous insérons les mots que je propose, l'argent ne pourra être employé que pour les fins autorisées.

M. CARVELL: Le remède ne serait guère effectif. Les mots "pour les fins de la compagnie" n'ajoutent rien, car, légalement, si la compagnie vend des actions, elle est censée les vendre pour les fins de la compagnie.

M. BARKER: Ici, il y a un emploi spécifié.

M. CARVELL: Vous spécifiez un emploi dans l'article 1er, mais dans l'article 2, les administrateurs sont autorisés à agir autrement. "Temporairement" veut dire trois mois ou trois ans; cela couvre une période quelconque.

M. BARKER: Si l'honorable député raisonne de cette manière, il s'oppose à l'adoption de l'article 2 en entier, bon ou mauvais.

M. CARVELL: Je m'oppose à l'article 2 en entier, parce que je le crois mauvais.

M. MEIGHEN: Je partage l'avis de l'honorable député (M. Carvell) quant à l'amendement proposé. Je ne vois pas quel bien il pourrait faire, car si la compagnie employait l'argent pour d'autres fins que celles de la compagnie, elle pourrait en être empêchée par une injonction. En vertu de l'article 1er, la compagnie ne peut pas employer l'argent pour d'autres fins que pour celles de la compagnie. Alors, quelles objections peut-on avoir? Trouve-t-on que les pouvoirs de la compagnie sont trop étendus? Prétend-on que cette compagnie possède déjà des pouvoirs qu'elle ne devrait pas avoir? Est-on d'avis qu'elle a déjà obtenu du Parlement le privilège de faire des placements dans d'autres entreprises au détriment du public?

S'il en était ainsi, il serait bon de s'assurer qui lui accorda ces pouvoirs extraordinaires qu'elle a exercés au détriment de l'intérêt public. Si mon honorable ami était sincère, ne devrait-il pas se lever et dire: "A titre de membre du ministère qui a fait adopter la loi conférant ces pouvoirs extraordinaires, je considère que nous avons commis une faute grave et qu'il est de notre devoir de demander l'abrogation de l'article 10 de la loi de 1910 qui autorise ces placements." Cette attitude serait certainement plus digne. Le ministère dont l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) faisait partie, était apparemment convaincu que la compagnie Richelieu-Ontario ne possédait pas, dans l'intérêt public, de pouvoirs assez étendus. Par la loi de 1910, elle lui conféra celui dont l'honorable député d'Edmonton se plaint maintenant. Il prétend aujourd'hui qu'il est du devoir du Gouvernement de rogner les ailes qu'il a lui-même données à cette compagnie.

L'honorable député de Carleton (M. Carvell) s'oppose fortement à l'article 2. Sur quoi repose son opposition? La compagnie Richelieu-Ontario est une compagnie de navigation. Elle fait un service de bateaux à vapeur entre certains ports. Ce n'est, en aucun sens, une compagnie de chemin de fer. Elle aurait pu se faire constituer sous l'empire de la loi sur les compagnies. Elle n'était pas obligée de s'adresser au Parlement au moyen d'un bill spécial. Si elle s'était prévalue des dispositions de la loi des compagnies, elle aurait les pouvoirs qu'elle demande par l'article 2 de son bill.

Une multitude de compagnies constituées depuis quelques années par le Gouvernement dont l'honorable député d'Edmonton faisait partie et dont l'honorable député de Carleton était un zélé partisan, ont obtenu des pouvoirs exactement semblables à ceux que réclame l'article 2 de ce bill. Permettez-moi de citer le texte même des autorisations accordées tout récemment, sous l'empire de la loi des compagnies. Je prendrai d'abord le cas de la Spring Water Company, dont la charte a été publiée dans la Gazette officielle, le 18 janvier dernier. On observa que cette compagnie, n'étant pas une compagnie de chemin de fer et n'appartenant pas à la catégorie de celles qui ne peuvent pas être constituées sous l'empire de la loi des compagnies, aurait pu obtenir les mêmes pouvoirs, de la même manière. Le paragraphe "m" de la charte de cette compagnie est ainsi conçu:

> La compagnie peut placer et gérer ses fonds, dont elle n'a pas immédiatement besoin, de la manière et aux modes et conditions qu'elle juge à propos.

Non seulement ceci est une reproduction exacte de l'article 2 du présent bill, mais on n'y trouve même pas la restriction imposée par le comité des bills privés, qui exige que ces placements soient temporaires.

Voyons maintenant le cas de la Joliette Steel Casting Works dont la charte a aussi été publiée dans la Gazette officielle, le 18 janvier dernier. Il est dit dans cette charte:

> La compagnie peut placer et gérer ses fonds, dont elle n'a pas immédiatement be-

soin, de la manière et aux modes et conditions qu'elle juge à propos.

Ceci démontre clairement que l'article 2 de ce bill est rédigé d'après la formule régulière et généralement reconnue. Le même fait se reproduit dans le cas de la National Builders Supply and Enamel Concrete Brick Co., dont la charte a été également publiée le 18 janvier dernier. Cette compagnie est autorisée à placer et gérer ses fonds, dont elle n'a pas immédiatement besoin, de la manière et aux modes et conditions qu'elle juge à propos.

M. EMMERSON: L'honorable député ne fait-il aucune différence entre une compagnie de transport et une compagnie purement industrielle?

M. MEIGHEN: Je discuterai ce point dans un instant. Voyons encore le cas de la Quebec and Orleans Corporation. Elle a aussi le droit de placer et gérer ses fonds, dont elle n'a pas immédiatement besoin, de la manière et aux modes et conditions qu'elle juge à propos. Il y a aussi la Western Canada Public Utilities qui est un cas spécial. Voici ce que dit sa charte:

La compagnie peut placer et gérer ses fonds, dont elle n'a pas immédiatement besoin, de la manière et aux modes et conditions qu'elle juge à propos.

Cependant, cette compagnie possède des pouvoirs semblables à ceux que la Richelieu-Ontario. Elle est autorisée:

A acheter, prendre en échange ou autrement acquérir et détenir des navires, des bateaux, des bacs ou des actions ou intérêts, dans des navires, des bateaux et des bacs, aussi des actions, des valeurs ou obligations de compagnies possédant ou ayant des intérêts dans des navires, des bateaux ou des bacs, aussi à entretenir, réparer, améliorer, modifier, vendre, échanger, affermer, noliser les navires, bateaux, bacs, actions ou garanties susdites, ou autrement en faire commerce et en disposer.

M. EMMERSON: Elle peut seulement détenir des actions.

M. MEIGHEN: Non; elle peut les acquérir avec son capital. Cela démontre clairement que toute compagnie qui s'adresse au Parlement sous l'empire de la loi des compagnies, peut obtenir des pouvoirs identiques à ceux que réclame le présent bill. Puisque nous admettons qu'une compagnie comme la Western Canada Public Utilities peut s'autoriser de la loi générale des compagnies, pour obtenir de semblables pouvoirs, si nous voulons être justes, nous devons admettre également qu'il est de notre devoirs d'accorder ces mêmes privilèges, lorsque la compagnie qui les réclame est constituée en vertu d'une charte spéciale.

Agir autrement équivaudrait à dire que la compagnie qui aura obtenu une charte spéciale même si elle appartient à la catégorie des compagnies pouvant être constituées sous l'empire de la loi générale, se trouvera dans une position plus défavorable et sera exposée à se voir privée de privilèges qu'elle aurait pu obtenir sous l'empire de la loi des compagnies.

Ce serait commettre une injustice. Nous devons poser comme principe que tant qu'il existera une loi générale sous l'empire de laquelle des compagnies pourront obtenir certains privilèges, nous devons accorder ces mêmes privilèges aux compagnies constituées en vertu de charte spéciale, car, autrement, nous établirions des distinctions qui n'ont pas leur raison d'être. Si le Parlement était d'avis qu'il ne doit plus en être ainsi, il faudrait restreindre l'application de la loi des compagnies, de manière à soustraire à son application les compagnies faisant un service d'utilité publique ou exercant un monopole naturel.

L'honorable député de Westmoreland m'a demandé si je fais une distinction entre une compagnie faisant un service d'utilité publique et une compagnie purement industrielle. Il existe une différence à beaucoup de points de vue. Mais il m'est absolument impossible de comprendre comment l'on peut tirer de cette différence un argument contre l'article 2 du présent bill. Par cet article, la compagnie est autorisée à faire certains placements. Mais il n'y a pas un seul de ces placements qui soit préjudiciable à l'intérêt public. D'ailleurs, la diminution des pouvoirs conférés par cet article 2 aurait un autre inconvénient.

Si nous voulons atteindre le but visé par l'honorable député de York-sud, par quelques membres de l'opposition et aussi, j'en suis sûr, par plusieurs des ministériels, nous n'avons qu'une chose à faire, c'est d'amender la loi des compagnies de manière à ce que les compagnies publiques ne puissent pas s'en prévaloir; nous devrons aussi faire savoir aux compagnies d'une nature quasi publique qu'aucun des privilèges qui leur seront accordés ne pourront être exercés au détriment de l'intérêt public. C'est la seule manière d'arriver au résultat désiré. Mais choisir une compagnie entre plusieurs autres, pour lui refuser des privilèges accordés aux compagnies rivales, c'est vouloir établir un système arbitraire que le Parlement ne doit pas sanctionner.

Toutes mes sympathies sont acquises à la cause que défendent plusieurs honorables députés qui ont pris part à ce débat. Ils voudraient, dans l'intérêt général, que toutes les institutions d'une nature quasi publique aient l'obligation d'employer tout l'argent provenant de la vente des actions à améliorer le service qu'elles sont destinées à rendre. Ils voudraient aussi que dans la vente et le placement des actions, les intérêts du public fussent protégés, même au point d'exiger que les compagnies, pour dis-

poser de leurs actions, aient l'obligation d'adopter les moyens les plus avantageux pour le public en général.

Je serais même disposé à aller plus loin. L'honorable député de Carleton (N.-B.) voudrait limiter l'intervention du Parlement aux institutions publiques, aux compagnies de chemin de fer dont les opérations ne sont pas ou ne peuvent pas être assimilées à celles d'une compagnie privée; leurs fonctions relèvent plutôt du monopole et sont, en réalité, des fonctions publiques. Pour ma part, je crois que l'intervention du Parlement ne devrait pas se limiter à ces compagnies, car dès maintenant et, plus impérieusement encore dans l'avenir, le Parlement devra exercer une stricte surveillance sur les émissions des compagnies industrielles, c'est du moins l'opinion d'un grand nombre de personnes compétentes.

M. CARVELL: Je réglerais tout cela au moyen du tarif douanier.

M. MEIGHEN: Oui, mais n'empêche que l'honorable député s'est converti tout récemment à cette doctrine. L'honorable représentant d'Edmonton (M. Oliver) dit qu'au cours de cinq ans en ce pays, par suite de la majoration des capitaux industriels, le prix de la vie a augmenté et que les ouvriers ont dû surmonter beaucoup de difficultés de toutes sortes. Eh! bien, si nous prenons ce laps de temps de cinq ans, nous constatons qu'après trois longues années qu'a duré cet état de choses, l'honorable député et le Gouvernement dont il était membre s'est adressé à ce Parlement et qu'il a invité spécialement cette société d'accentuer encore sa marche vers la fusion et d'acquérir les droits et privilèges des compagnies rivales, ce qui lui permettait de contribuer encore plus à l'augmentation du prix de la vie. L'honorable député n'aurait pu marcher dans les ténèbres à ce temps-là, puisque, d'après ce qu'il nous a dit ce soir, cette façon d'agir qui était de nature à causer autant de mal au public, avait été en honneur durant trois ans, au moins, sous le Gouvernement qu'il appuyait. Et voici l'honorable représentant de Carleton (M. Carvell) qui vient nous dire qu'il se servirait du tarif pour remettre en vigueur le principe de la concurrence, refusant à ce Parlement le droit de prendre le moindre intérêt dans l'émission des capital-actions des sociétés industrielles; pourtant, il n'a jamais beaucoup défendu ce principe au cours des quinze années de l'administration libérale. Quel est le tarif qui, selon lui, permit à des sociétés dont les actions sont majorées de réaliser des dividendes? C'est le tarif en vigueur aujourd'hui; c'est le tarif Fielding que l'honorable député a défendu avec autant de vigueur. En ce qui se rapporte a une amélioration quant à ce qui a trait au tarif, je ne puis compter sur un appui sincère et sur une aide efficace et sincère de la part de l'honorable député.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député attend ce secours de l'honorable ministre des Finances.

M. MEIGHEN: Je place un grand espoir dans l'honorable ministre des Finances en ce qui se rapporte à un remaniement juste et équitable du tarif. J'affirme que la présente législature ou quelque autre qui lui succédera comprendra qu'il est de son devoir de réglementer, d'une façon ou d'une autre, par la création d'une commission ou par un autre intermédiaire, l'émission et la vente des obligations des sociétés qui revêtent ou non un caractère quasi pulic.

Les honorables membres de la Chambre se rappelleront que, il y a plusieurs années déjà, le gouvernement des Etats-Unis a nommé une commission chargée de s'enquérir de tous les détails se rapportant au montant d'actions émises par les grandes sociétés et d'établir que ce montant avait eu un résultat marqué sur le prix des articles produits par ces sociétés; ils se souviendront également que tout récemment encore, quelqu'un dont l'autorité ne fait peut-être pas loi, mais dont on doit tenir compte, toutefois, a pulié dans un magazine un article où il appuyait l'affirmation que le public est tout autant intéressé dans l'émission des actions des associations industrielles qu'il peut l'être dans l'émission des actions des sociétés quasi publiques. Cet homme établit qu'au moyens des opérations de bourse, telles qu'on les conduit aujourd'hui, ces émissions représentent une valeur plus ou moins factice, et que, résultat direct ou indirect, question ou non de tarif, le public se ressent de ces opérations financières et que—conséquence rigoureuse—le prix des produits de ces sociétés se trouve ainsi augmenté. Le moyen qu'on emploie aujourd'hui pour la vente, le transport et la cession des actions permet d'augmenter tellement la valeur des actions émises par toutes les sociétés que, grâce à des conventions entre ces sociétés, celles-ci peuvent hausser le prix de leurs produits au préjudice de l'intérêt public. Toutefois, j'affirme en même temps qu'il est du devoir de cette Chambre—et cela ne fait aucun doute—d'étudier cette question sous son jour le plus étendu. Je sais parfaitement que ce problème ne laisse pas que de présenter certaines difficultés. Je ne tiens pas à imputer grand blâme au Gouvernement à l'heure qu'il est. Il ne tient les rênes du pouvoir que depuis un an à peine; pourtant, l'honorable député d'Edmonton, dont l'enthousiasme pour le service du public s'est trouvé grandement

stimulé depuis le 21 septembre 1911, a fait partie de cette Chambre et même de l'ancien Gouvernement durant plusieurs années; il n'a jamais fait la moindre allusion à ce sujet. Il ne parlait pas alors de trusts et de coalitions avec des larmes dans la voix, ainsi qu'il le fait aujourd'hui. Je puis lui dire ce soir qu'il n'aura pas à attendre quinze ans avant de voir le présent Gouvernement prendre une attitude tranchée en cette matière; il entendra moins de beaux discours, mais il constatera qu'on édicte une législation pratique, s'il a l'avantage de faire partie de cette Chambre quinze ans encore.

J'imagine ce qu'il adviendrait si—au contraire de ce qu'a laissé entendre l'honorable député de Calgary (M. Bennett)—ou limitait le pouvoir des compagnies d'émettre des actions; si le Parlement accordait ce pouvoir, il y aurait quelqu'un qui verrait à ce que l'intérêt public fût protégé et que cette émission prit la meilleure forme en vue de garantir l'intérêt public, et à qui l'on pût obtenir, par ce moyen, le meilleur résultat possible. Je ne crois pas que le mal soit aussi grand que quelques-uns veulent le faire croire. Il est vrai qu'une certaine compagnie d'utilité publique a apparamment en violation des statuts—peut être pas en violation des statuts, mais en violation de ce qui prévaut généralement aujourd'hui—émis des actions à un prix moindre que celui payé sur le marché. Nous devons nous rappeler que si cette même compagnie n'avait pas le pouvoir d'émettre des actions de la manière qu'elle l'a fait et que si les actionnaires de cette compagnie ignoraient que cette dernière eût ce privilège, le prix des actions se serait trouvé modifié en conséquence. Il se serait abaissé nécessairement, le public, sachant que cette compagnie pouvait émettre des actions de cette manière aurait tenu compte de cet avantage qui ajoute à la valeur des actions. Le prix des actions baisserait, parce que la confiance du public dans le pouvoir de la compagnie de faire cette émission, donnerait une plus-value aux actions. Comme conséquence, il serait coté plus haut qu'il ne le serait, si la compagnie n'avait pas été autorisée à faire l'émission. Je ne pense pas, toutefois, que cela change la situation et fasse disparaître l'argument qui tend à dire que le public n'est pas intéressé; tout au contraire, parce que la meilleure position qui convienne à la compagnie est celle de savoir que le public est certain que les actions de la compagnie doivent être vendues au prix du marché; nous connaissons alors la posture exacte où se trouvent les actionnaires et le public, lorsque nous en arrivons à réglementer les taux de cette compagnie.

M. MEIGHEN.

J'estime que nous avons déjà consacré trop de temps à la discussion de ce projet de loi. L'honorable représentant de Carleton (N.-B.) s'effraie de la deuxième disposition de ce bill, de son côté, l'honorable député de Westimoreland dit que, dans la forme qu'il revêt maintenant, ce projet de loi ne signifie rien, parce que la compagnie pourrait accomplir quand même ce que cette disposition stipule.

Constatant cette divergence d'opinion chez nos adversaires, nous n'y pouvons rien faire assurément; pourtant, cela n'est pas de nature à nous préoccuper par trop. Nous ne devrions pas faire une cause spéciale du cas de cette compagnie. Lorsqu'il nous faudra légiférer à ce propos, nous le ferons dans un esprit de justice et d'équité à l'égard de toutes les compagnies qui existent aujourd'hui et qui se formeront plus tard; il nous incombera de voir à ce que cette législation soit uniforme et générale.

M. MACLEAN (York-sud): Nous nous éloignons de la question soulevée cet après-midi. On a fait d'importantes déclarations au cours de ce débat; c'est la discussion la plus profitable que nous n'ayons eue en cette Chambre depuis quelques jours. Je ne crois pas que la Chambre eût pu employer son temps d'une façon plus pratique qu'elle ne l'a fait cet après-midi en débattant cette question du capital-actions des compagnies. L'honorable député qui vient de reprendre son siège dit qu'il ne devrait pas exister de défaveur; cependant, c'est précisément ce que nous faisons constamment au comité des chemins de fer et lorsqu'il s'agit de débattre ici quelque projet de loi qui se rapporte à une compagnie quelconque. Au comité des chemins de fer nous avons plusieurs dispositions-types que nous pouvons appliquer aux nouvelles compagnies ou à toute nouvelle législation qu'on nous demande d'édicter. Vu la déclaration qu'a faite ce soir l'honorable premier ministre et étant donné les allégations faites par l'honorable représentant de Calgary (M. Bennett) et par l'honorable député qui vient de prendre la parole, je dis que nous remplirions notre devoir, si nous insérions à ce projet de loi une disposition disant que le capital-actions d'une compagnie ne devrait pas être soumis à la proposition que je viens de faire ou basé sur ce qu'a représenté l'honorable député de Calgary, c'est-à-dire que la question du capital-actions de cette compagnie devrait être soumise à nouveau à l'étude de la commission des chemins de fer pour approbation. Voilà ce que l'on fait aux Etats-Unis et en particulier dans l'état de New-York. Il est vrai que dans le cas qui nous occupe, nous ne statuerons qu'à l'égard d'une seule compagnie, mais j'espère qu'on ne conclura pas d'après ce qui s'est dit ici depuis la reprise de la séance, que nous passons l'éponge sur

tout ce que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a fait dans le passé.

Si nous insérons une disposition décidant que la question du capital-actions de cette compagnie sera soumise à l'approbation de la commission des chemins de fer, d'après les données de la loi en vigueur dans l'état de New-York, nous pouvons insérer cette disposition au prochain projet de loi qu'on nous soumettra et qui se rapportera au chemin de fer canadien du Pacifique, et c'est là tout ce que je tiens à voir s'accomplir. Il est bien bon de dire: Vous devez attendre un statut général qui se rapportera à toutes ces matières, le meilleur moyen de réformer cette législation, c'est de commencer avec une compagnie particulière et de continuer cette pratique dans le cas de chaque compagnie dont on demandera la reconnaissance civile. Nous continuerons ainsi graduellement cette épreuve et le public saura que le Parlement s'est enfin décidé à réglementer le capital-actions de ces compagnies. L'honorable représentant de Calgary a fait une excellente observation, cet après-midi, mais il veut attendre jusqu'à ce que nous puissions établir un "tribunal du commerce". Nous avons la commission qu'il faut; son organisation nous a coûté un prix énorme; elle est bien outillée et ceux qui la composent connaissent la besogne qu'ils ont à accomplir; ceux-ci ont à leur disposition de hauts fonctionnaires; nous avons, en outre, la législation d'autres pays pour nous éclairer; aucune injustice ne serait commise à l'endroit de ces compagnies ou à celui de cette compagnie particulière, si nous inscrivions une simple disposition décrétant que ces compagnies auront le pouvoir d'émettre des obligations suivant ce qu'en décidera la commission des chemins de fer.

M. GERMAN: Pourquoi l'honorable député ne propose-t-il pas une modification à l'effet de changer ce projet de loi dans le sens qu'il indique?

M. MACLEAN (York-sud): Je suis prêt à consentir à ce que ce projet de loi soit rapporté ce soir, avec l'entente que j'aurai l'occasion, disons, lundi, lorsque la Chambre se formera en comité pour la discussion des projets de loi d'intérêt privé, de soumettre une modification dans le sens que je viens d'indiquer et qui s'applique à cette compagnie particulière, mais qui sera, cependant, d'un caractère assez général pour qu'on puisse l'insérer dans le statut général relatif aux chemins de fer. Il me faudra un peu de temps et de soin pour rédiger cette modification, parce que l'ancien ministre de la Justice m'a dit que je ne pouvais rédiger le moindre projet de loi en la forme voulue. S'il est compris qu'il sera fait rapport de ce projet ce soir et qu'il restera en suspens jusqu'à lundi prochain, alors qu'il sera lu une troisième fois, je préparerai une modification que je soumettrai alors.

M. OLIVER: Mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen), au cours de ses remarques, m'a fait l'honneur de faire allusion à moi et à ma responsabilité. D'abord, qu'il me soit permis de rappeler au comité le principe qu'il a posé en affirmant que puisque la loi des compagnies a des dispositions qu'il prétend être les mêmes que celles qui sont contenues dans ce bill, le Parlement ne devrait pas s'opposer à la demande de cette compagnie lorsqu'elle vient demander des pouvoirs qui sont prévus par la loi concernant les compagnies. Il dit qu'il n'est pas juste que nous nous occupions spécialement des pouvoirs conférés par ce bill et que la compagnie eut pu obtenir en vertu de la loi des compagnies. Mon appréciation de la responsabilité du Parlement diffère tout à fait de cela. La loi des compagnies peut être juste ou injuste; elle peut être bonne ou mauvaise; mais ce n'est pas la loi relative aux compagnies qui est maintenant soumise au Parlement. C'est ce bill particulier que nous avons à considérer. Si la compagnie juge à propos de ne pas se prévaloir des dispositions de la loi des compagnies, mais s'adresse au Parlement pour lui demander son autorisation formelle, alors la responsabilité retombe nécessairement, indubitablement et absolument sur chaque membre individuel de ce Parlement quant à l'attitude qu'il doit prendre.

Mon honorable ami ne peut, comme membre de cette Chambre, échapper à la responsabilité de sa conduite au sujet de ce bill, sous prétexte qu'il existe une loi des compagnies. Je crois que mon honorable ami appréciera cette position en y regardant de plus près. Nous nous occupons d'une question concrète actuellement soumise à la Chambre. Qu'il y ait ou non une loi relative aux compagnies, quelles que soient les dispositions qui sont ou ne sont pas contenues dans cette loi, cela n'y fait absolument rien. La question est de savoir ce que nous mettrons ou ce que nous ne mettrons pas dans ce bill.

M. PELLETIER: Alors, il vous faut faire une distinction?

M. OLIVER: Il n'est pas question de savoir si vous faites ou non une distinction. La question est de savoir si vous rendez justice à vos commettants. Si la loi des compagnies est erronée, il y a sur les banquettes ministérielles un Gouvernement dont mon honorable ami est l'un des partisans, et c'est à ce Gouvernement et à ses amis qu'il appartient de rectifier la loi des compagnies. Il ne suffit pas de dire que cette loi a été rendue sous un gouvernement précédent. Ce gouvernement n'est plus au

pouvoir, il n'est plus responsable au peuple du pays. Ce sont nos amis qui sont responsables.

M. PELLETIER: Pas même responsables de ce qu'ils ont fait.

M. OLIVER: Ils étaient responsables pour ce qu'ils ont fait, au temps où ils l'ont fait, mais ils ne sont plus responsables maintenant. Mes honorables amis sont aujourd'hui responsables de ce qu'ils font ou de ce qu'ils négligent de faire, et ils ne peuvent faire retomber cette responsabilité sur leurs prédécesseurs au pouvoir. Il est amusant de voir mes honorables amis entreprendre de rejeter sur leurs prédécesseurs la responsabilité qu'il ont demandé au pays de leur confier. Le pays a, très inconsidérément, je crois, fait droit à leur demande, et maintenant ils nous disent: Mais, vous l'avez fait; donc nous avons raison de le faire. Ils ne se sont pas servi de cet argument lorsqu'ils en ont appelé au pays.

M. PELLETIER: Mon honorable ami appuiera peut-être l'argument conçu dans une forme quelque peu différente, à l'effet que le présent bill s'applique à un cas particulier que mon honorable ami a déclaré être bon pour tous les cas.

M. OLIVER: Lors de l'adoption de la loi relative aux compagnies c'était l'idée du Parlement—de nos amis qui siègeaient à gauche comme de ceux qui siégeaient à droite. Je n'ai jamais entendu mon honorable ami du Portage-la-Prairie, qui était en cette Chambre il y a deux ans, s'opposer aux dispositions de la loi des compagnies.

M. MEIGHEN: La loi des compagnies n'a pas été adoptée alors. La loi qui a été adoptée était la loi spéciale de l'ex-gouvernement accordant des pouvoirs spéciaux à cette compagnie.

M. LEMIEUX: C'était une législation d'intérêt particulier.

M. EMMERSON: Etait-ce un bill du Gouvernement?

M. OLIVER: C'était une loi d'ordre particulier, à laquelle mon honorable ami ne s'est pas opposé.

M. MEIGHEN: Nous ne nous y opposons pas maintenant.

M. OLIVER: Non, certainement. Nous parlerons de cela dans quelques instants. Mon honorable ami ne peut échapper à sa responsabilité, à cause de l'attitude prise par un gouvernement précédent qui représentait l'idée du Parlement d'alors, et dont la responsabilité doit être partagée par l'opposition d'alors. Car il faut se rappeler que les membres du Parlement doivent répondre à leurs commettants de ce qu'ils disent, de ce qu'ils font et disent à propos de toutes les mesures soumises à la Chambre. Il ne suffit pas de dire que le Gouvernement a fait ceci ou cela. La question est de savoir ce que vous avez fait. Si l'opposition a appuyé la loi des compagnies telle qu'elle fut adoptée, alors les membres de l'opposition ne sont pas en mesure de critiquer le Gouvernement pour avoir contribué à l'adoption de cette loi. Mon honorable ami a attiré l'attention spéciale sur l'attitude prise par le Gouvernement en adoptant, il y deux ans, une loi pour augmenter le capital-actions de la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario. Il dit que ce que nous avons fait il y a deux ans, nous nous efforçons de le défaire maintenant, et que nous devions abroger la loi d'il y a deux ans.

M. MEIGHEN: L'honorable député fait erreur. La loi d'il y a deux ans est la loi qui a permis à cette compagnie particulière d'acheter des actions de toute autre compagnie faisant le même genre d'affaires.

M. OLIVER: Précisément. Mon honorable ami prétend que si nous voulons être logiques en ce qui concerne cette loi nous devrions demander l'abrogation de la loi d'il y a deux ans. Lorsque cette question a été soumise au Parlement sous forme d'un bill d'intérêt particulier, elle a reçu l'assentiment du Parlement, celui de mon honorable ami comme celui des autres députés, sur la représentation, si représentation il y a eu, précisément sur la représentation faite à la Chambre au moment actuel, que l'argent devant être prélevé par l'augmentation du capital-actions devra être employé à l'expansion des affaires légitimes de la compagnie.

M. MEIGHEN: Pourquoi passer l'article 10 de la loi?

M. OLIVER: Je suis maintenant à exposer ma manière de voir. Lorsque la loi a été adoptée par le Parlement, c'était parce que l'on croyait que l'argent servirait à augmenter les affaires de transport de la compagnie.

M. MEIGHEN: Pourquoi adopter l'article 10?

M. OLIVER: Ne vous inquiétez pas de l'article 10.

M. MEIGHEN: Parce qu'il est distinctement à l'encontre de cela.

M. OLIVER: Ne vous occupez pas du fait que l'article 10 ait été adopté ou non. Ce que le Parlement avait compris au suet de ce bill était précisément ce que les auteurs du bill ont aujourd'hui donné à entendre au Parlement; mais les conditions de l'entente n'ont pas été remplies: l'argent que le Parlement a autorisé la campagnie à prélever au moyen de l'augmentation de son capital a été employé, en

partie du moins, dans le but de restreindre la concurrence et non dans le but d'augmenter les facilités de transport.

M. MEIGHEN: En vertu de l'article 10.

M. LESPERANCE: De quelle manière la compagnie s'est-elle, dans le passé, servi de son capital pour restreindre la concurrence?

M. OLIVER: En fusionnant les compagnies.

M. LESPERANCE: Ces compagnies étaient-elles des compagnies rivales, ou tout simplement des compagnies pour prolonger la ligne?

M. OLIVER: Si je suis bien informé, c'étaient des compagnies rivales.

Quelques DEPUTES: Ce n'en étaient pas.

M. OLIVER: Admettons qu'elles n'en étaient pas. Le point est celui-ci: d'autres compagnies ont été acquises par cette compagnie après l'adoption de cette législation, et la position actuelle du commerce de transport sur les Grands lacs est nuisible aux intérêts du pays. C'est à cause de ce qui s'est passé depuis l'adoption de la législation de 1911, que nous insistons si fortement pour que le présent bill contienne une disposition à l'effet que l'argent que la compagnie est autorisée à prélever sera employé pour les fins du transport et non pour établir des monopoles.

Je crois que c'est là une reponse suffisante à mon honorable ami de Portage-la-Prairie quant à la logique de l'attitude prise par les membres du Gouvernement d'alors, qui ont participé à l'autorisation donnée pour cette augmentation du capital. Dans tous les cas, c'est la réponse à laquelle je m'en tiendrai. Si nous avions su alors ce que nous savons maintenant, nous aurions fait alors ce que nous voulons faire maintenant, mais ce que nos honorables amis ne veulent pas laisser faire.

M. MEIGHEN: Je demanderai à mon honorable ami, après avoir lu l'article 10, de déclarer si la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario aurait pu faire autre chose que ce qu'elle a fait, en vertu de cet article?

M. OLIVER: Ceci n'est pas le tribunal devant lequel mon honorable ami pratique généralement, et il voudra bien me pardonner si je continue mes remarques. En quoi concerne les fusionnements, mon honorable ami a dit que durant les derniers cinq ans, des fusionnements ont été effectués sous le régime de l'ancien gouvernement et que le tarif d'aujourd'hui est le tarif de l'ancien gouvernement. Cela est vrai, mais mon honorable ami n'est pas juste lorsqu'il prétend que le tarif d'aujourd'hui est le tarif qui existerait actuellement si l'ancien gouvernement fut resté au pouvoir. Mon honorable ami sait que l'ancien gouvernement a quitté le pouvoir sur une question de réduction du tarif.

Quelque DEPUTES: Au vote!

M. LESPERANCE: Je crois que nous nous éloignons beaucoup de la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario.

Le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député s'éloigne de l'objet en délibération.

M. OLIVER: Je répondais à ce qu'a dit l'honorable député du Portage-la-Prairie, vu que quelques-unes de ces remarques étaient décidément injustes, et la courtoisie m'obligeait de donner les explications nécessaires.

M. MEIGHEN: Dites-nous à quel fusionnement vous en vouliez au sujet de la question de réciprocité.

M. OLIVER: Nous faisions la lutte à tous les mergers qui concernaient principalement la nourriture du peuple; les trusts de produits alimentaires étaient surtout combattus par le traité de réciprocité. J'ai été très frappé de la vigoureuse assertion des représentants de Portage-la-Prairie et de Calgary au sujet de la nécessité de réglementer ces coalitions et le partage de gâteau que la Chambre étudie en ce moment. Ils ont donné d'excellentes raisons de prendre quelques mesures, et ils ont expliqué comment faire; le seul inconvénient c'est qu'ils parlent dans un sens et qu'ils votent dans l'autre. Ils déclarent à la population canadienne qu'ils ont des sympathies pour elle; qu'on ne devrait pas tolérer ces mergers ni cette émission de capital majoré, mais ils votent toujours contre les intérêts du public, lorsque l'occasion s'en présente. Je crois que, sur cette question, ces messieurs auront de la difficulté à expliquer comment leurs discours, tout éloquents qu'ils sont, quelques logiques qu'ils puissent être, s'harmonisent avec le vote de la droite. Au sujet de la pertinence de cette question, qu'on me permettre de lire un article du "Daily Herald" de Montréal, édition du 10 février, démontrant les rapports intimes de cette organisation avec les intérêts du transport, qui sont d'une importance primordiale pour les circonscriptions représentées par les députés de Calgary et de Portage-la-Prairie, et par moi-même:

Il est peut-être trop tôt pour faire des prédictions concernant le résultat de la saison de 1913, mais il semble peu douteux que les propriétaires de steamers eux-mêmes s'attendent à plusieurs années de bonnes affaires. La quantité des marchandises transportées sur les Grands lacs en 1912 a été la plus considérable dans l'histoire du commerce et aucune fin de saison n'a laissé entrevoir de plus belles perspectives pour la saison suivante.

Ils ont donné une forte taloche aux cultivateurs du Nord-Ouest l'été dernier, et cet été, ils lui en donneront une plus forte encore.

Il s'est transporté 45,000,000 de tonnes de minerai sur les lacs d'en haut pendant la dernière saison; l'été prochain, on s'attend que la quantité atteindra 50,000,000 de tonnes. Au point de vue des chargements de céréales, 1913 rivalisera probablement avec 1912 qui a été une année exceptionnellement bonne.

Pour les compagnies de transport, non pour les cultivateurs.

Les approvisionnements de céréales à Fort-William et à Port-Arthur s'élèvent à l'heure qu'il est à 22,174,630 boisseaux, comparativement à 17,746,459 boisseaux à la même époque de l'année dernière. A l'ouverture de la navigation, les approvisionnements de grains seront sensiblement diminués, il va sans dire.

Nos amis aiguisent déjà leurs couteaux; ils voient la bête morte, ils la dépèceront jusqu'aux os!

Il est toujours possible que le merger Richelieu-Ontario engloutisse les compagnies des Grands lacs et du Saint-Laurent. Ces dernières possèdent de splendides bateaux et formeraient un beau complément de la première qui est surtout riche en bateaux pour les voyageurs. Cependant, qu'il se fasse ou non quelque chose en ce sens, l'avenir des valeurs de ces trois entreprises semble plein de promesses.

Surtout si le bill actuellement soumis à la Chambre est adopté tel quel.

M. LEMIEUX: Le représentant de Charlevoix dira-t-il à la Chambre quelles compagnies ce merger absorbera?

Sir RODOLPHE FORGET: Aucune.

M. OLIVER: Puisque l'honorable député affirme lui-même à la Chambre qu'il n'y aura pas d'absorption d'autres compagnies, qu'est-ce qui l'empêche de le dire dans le premier article du projet de loi?

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill.

M. l'ORATEUR: Quand ce bill sera-t-il lu la troisième fois?

Quelques VOIX: A la prochaine séance de la Chambre.

D'autres VOIX: Maintenant.

M. L'ORATEUR: A la prochaine séance de la Chambre.

M. PELLETIER: Il n'y a pas de modifications, et puisqu'il en est ainsi, je crois que le bill peut être adopté.

M. L'ORATEUR: Lorsqu'un bill n'a pas été modifié, il est d'usage de l'adopter; cependant, le règlement ordonne qu'il sera lu la troisième fois "à la date fixée par la Chambre". De sorte que, lorsqu'il y a opposition, il est d'usage de réserver le bill.

(Le bill est réservé pour la 3e lecture.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE NEW-WESTMINSTER.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill n° 55, déposé par M. Taylor, tendant à constituer en corporation les commissaires du port de New-Wesminster.

Sur le préambule.

M. McKENZIE: Est-ce un port libre?

M. TAYLOR: Oui, c'est un port libre depuis cinquante ans

M. McKENZIE: Très souvent, lorsqu'un port est organisé et mis sous la dépendance d'une commission, on exige des droits de port. Lorsque ce port aura été organisé et mis sous la dépendance d'une commission, serait-il encore un port libre?

M. TAYLOR: Tel qu'il est dit dans le bill, on se propose d'exiger les droits de port ordinaires.

M. McKENZIE: Il n'y a pas de droits de port ordinaires; chaque port a ses propres droits.

M. TAYLOR: Puisque l'honorable député exige tant de précision, je dirai les droits accoutumés.

M. McKENZIE: Il n'y a pas de droits accoutumés. Chaque port fait ses propres lois, en ce qui concerne les droits. Ordinairement, les bâtiments marchands paient tant par tonneau, et si l'honorable député veut être un peu précis et dire quel sera le droit par tonneau.....

M. TAYLOR: L'honorable député se moque du comité. Personne au monde ne peut dire quels seront les droits dans un tel port.

M. OLIVER: Monsieur le président, je vous demande de dire si l'honorable député observe le règlement lorsqu'il dit qu'un collègue se moque du comité.

M. McKENZIE: Mon honorable ami peut croire que son langage est parlementaire et peu m'importe qu'il le soit; cependant, il importe à la marine marchande de ce pays de savoir quels seront les droits dans ce port. Je pense qu'il m'est parfaitement permis de demander, à cette phase de la discussion, comment les droits seront fixés et comment la marine marchande sera réglementée. C'est au ministre de la Marine de régler la question. Ce bill a été étudié très négligemment par le comité et j'accuse le ministre de la Marine et des Pêcheries d'y avoir prêté peu d'attention. C'est un bill très important qui a trait à un grand

port de la côte occidentale, et lorsque je demande quels seront les droits prélevés sur les bâtiments marchands, le parrain du projet de loi me dit que je me moque du comité. Ceux qui entreront dans ce port avec leurs bateaux et qui auront à payer tant par tonneau, selon les caprices de cette commission, ne penseront pas que c'est se moquer du comité que de demander ce renseignement avant l'adoption du bill. Ce n'est pas une affaire d'une mince importance que de créer une corporation privilégiée et de lui permettre d'agir à sa guise à l'égard de la marine marchande de la côte du Pacifique. L'honorable député qui s'occupe du projet de loi croit qu'il est maître de la Chambre et du comité et que quiconque le contrecarre se moque du comité. Je ne suis pas de ceux qu'on rebute aussi facilement.

M. TAYLOR: Je regrette que l'honorable député interprète ainsi ma réponse. Je n'ai pas cherché à jouer le rôle d'un autocrate au Parlement, mais mon honorable ami doit comprendre que personne ne peut dire au pied levé quels seront les droits dans un port, parce que ces droits formeront un long tableau—peut-être faudrait-il une heure pour les lire—et que personne ne peut répondre de prime abord à une question comme celle-là, pas même le maître du port.

Sous tous les rapports, ce bill ressemble à une longue suite de projets de loi concernant les ports, que la Chambre a déjà adoptés. Il les reproduit mot pour mot. Le port sera sous la dépendance de trois commissaires, dont deux seront nommés par le Gouvernement et un par la municipalité principalement intéressée, et ces commissaires fixeront les droits de port. Naturellement, s'ils établissaient des droits déraisonnables, ils détourneraient le commerce; or, leur objet n'est pas de percevoir des droits de port, mais d'attirer le commerce.

Ainsi, je crois que nous pouvons considérer comme acquis que le sens pratique ordinaire obligera la commission du port à établir des droits aussi bas que possible. La commission fixera les droits, mais je crois que la députation comprendra que si elle en établissait d'excessif, elle ne ferait que détourner le commerce vers d'autres ports, de manière à déjouer son propre projet, qui est de rendre le port populaire.

M. McKENZIE: Maintenant que le chef responsable du ministère de la Marine est à son siège, je désire lui faire observer que, au sujet des ports organisés de ce pays, tels que Saint-Jean, Halifax, Sydney, North-Sydney et autres qui sont sous la dépendance de commissions, les armateurs protestent que les droits de port sont très élevés et constituent un fardeau pour la marine marchande canadienne. Au moment de créer cette nouvelle organisation dans ce que je considère comme un port très important d'une très importante province, je crois qu'il ne serait que juste de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries de faire de ce port un port libre, si c'est possible. A mon avis, l'idée populaire est que nous devrions avoir des ports libres au Canada; du moins, le ministre devrait faire en sorte que les droits prélevés sur la marine marchande dans le port de New-Westminster soient très minimes. Originaire d'une province maritime et connaissant les sentiments des navigateurs, je ne crois pas qu'il soit hors de propos de faire observer au ministre de la Marine et des Pêcheries que les intérêts de la marine marchande et des armateurs devraient être sauvegardés autant que possible, et qu'on ne devrait pas s'en rapporter aux conseillers des villes et des cités qui, règle générale, sont peu au courant des intérêts de la navigation, du soin d'adopter des règlements et de fixer les droits de port, sans exiger, au moins, que ces règlements et ces droits soient approuvés par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. TAYLOR: Si l'honorable député lit l'article qui vient d'être adopté, il constatera que les droits seront établis par règlements, et que:

> Aucun règlement n'a de force ni d'effet avant d'avoir été ratifié par le Gouverneur en conseil et d'avoir été publié dans la "Gazette du Canada", et tout pareil règlement doit, au moins dix jours avant d'être soumis au Gouverneur en conseil, être signifié au greffier de la cité de New-Westminster.

De sorte que l'article que nous venons d'adopter décrète que les droits de port seront absolument soumis à l'inspection du Gouverneur en conseil.

M. EMMERSON: Lorsque l'on a discuté ce bill, l'autre jour, la question des limites du port n'était pas réglée. Les limites ont-elles jamais été définies?

M. TAYLOR: Oui, par l'amendement proposé à l'article 4, et lorsque nous discuterons le bill qui vient ensuite, je proposerai de modifier l'article correspondant afin que les limites s'accordent.

(Le comité fait rapport du bill.)

COMMISSAIRES DU PORT DE NORTH-FRASER.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 59) constituant en corporation les commissaires du port de North-Fraser.

Sur l'article 4 (délimitation du port).

M. TAYLOR: Avec la permission du comité, je demanderais de rayer les amendements proposés par le comité des bills pri-

vés et de laisser l'article tel qu'il est dans le bill, parce qu'il correspond exactement avec l'amendement que nous venons d'apporter au bill précédent.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 6 (nomination des commissaires).

M. TAYLOR: Cet article avait été laissé de côté afin de permettre à l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) d'y apporter un amendement, et je propose que les mots suivants soient ajoutés comme paragraphe 4:

Au cas où lesdites municipalités ne nommeraient pas un commissaire dans les trente jours de la publication dans la "Gazette du Canada" des noms des commissaires nommés par le Gouverneur en conseil, le Gouverneur en conseil pourra nommer aussi le troisième commissaire; et toute personne ainsi nommée aura les mêmes pouvoirs de celle qu'il remplace.

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

Sur l'article 15 (les profits de l'exploitation appartiendront à la ville).

M. TAYLOR: Cet article avait été laissé de côté pour la même raison. L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) avait proposé d'ajouter au commencement de l'article 15 les mots: "subordonnément aux dispositions contenues dans l'article 12 de cette loi", et je vous demanderai, monsieur le président, permission de revenir à l'article 12 pour ajouter à la fin les mots: "ou le droit d'empiéter sur le terrain de la couronne et de l'utiliser lorsqu'elle en aura obtenu la permission par un décret du conseil". Il faut que ces deux amendements soient liés ensemble. Je propose leur adoption.

(L'amendement est adopté.)

M. OLIVER: Le ministre de la Marine a-t-il suivi ces amendements?

M. HAZEN: Oui.

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

Sur l'article 19 (pouvoirs d'emprunt).

M. TAYLOR: L'honorable député de Saint-Jean a proposé d'insérer après le mot "havre", dans la sixième ligne, les mots: "subordonnément à l'approbation préalable du Gouverneur en conseil". Je propose que cet amendement soit adopté.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Le comité fait rapport du bill.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE BRESILIENNE DE TRACTION ET D'ECLAIRAGE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 63), déposé par M. Macdonell, concernant la compagnie brésilienne de traction, d'éclairage et d'énergie.

Sur le préambule.

M. OLIVER: Ce bill parait autoriser la construction de plusieurs embranchements. Le comité des chemins de fer a-t-il bien étudié le tracé de ces embranchements?

M. LANCASTER: Oui. Le comité a discuté le bill très longuement, et après avoir entendu tout ce qui pouvait être dit a décidé unanimement que le bill proposé était dans les meilleurs intérêts du pays. Il y aura trois amendements à ajouter au bill pour la protection des droits provinciaux, amendements qui se rapportent aux chutes d'eau, les articles généraux concernant les grandes routes et la création de l'énergie électrique.

(Le comité fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU NORD ET DE L'OUEST D'OTTAWA.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 49), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa.

M. OLIVER: Est-ce que les articles que l'on va ajouter à ces bills sont bien exactement ceux qui ont été adoptés au comité des chemins de fer, et sont-ils conformes à certains principes fixes?

M. LANCASTER: Oui. Ce sont les articles types ou modèles. Ils sont modifiés dans les deux derniers bills, les compagnies en question possèdent déjà des chartes provinciales, et nous décrétons que conformément aux pouvoirs qu'elles possédaient, elles pourront les exercer dans telles et telles conditions. Avec ces modifications les articles restent à toutes fins que de droit les articles types.

(Le comité fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU SUD DE COLLINGWOOD.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité sur le bill (n° 64), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer de Collingwood.

M. LANCASTER: Ce bill contient quatre articles, dont le premier est nécessaire par le fait que la compagnie possédait des droits concernant les chutes d'eau en accord avec notre politique actuelle. Nous

devrons rayer cet article et adopter les trois autres.

(Le comité fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE D'IRRIGATION ET DE CHEMIN DE FER D'ALBERTA.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 38), déposé par M. Buchanan, concernant la compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta.

M. EMMERSON: Je crois voir dans ce bill, comme dans d'autres figurant au Feuilleton, certains dangers très réels, sur lesquels j'ai appelé l'attention du comité des chemins de fer. Le bill actuel accorde à la compagnie brésilienne de traction, d'éclairage et de force motrice, une compagnie qui s'est constituée en vertu de la loi des compagnies, certains pouvoirs de faire certains travaux dans le Brésil. Je ne vois pas pourquoi ces compagnies s'adressent d'abord au secrétaire d'Etat pour obtenir leurs chartes, et viennent ensuite demander des pouvoirs additionnels au Parlement. J'admettrai que nous avons accédé aux demandes de trois ou quatre compagnies de même genre pendant les cinq ou six dernières années, mais chaque fois je m'y suis toujours opposé. Pourquoi les compagnies s'adressent-elles d'abord au secrétaire d'Etat pour obtenir leurs chartes et viennent-elles demander ensuite des pouvoirs additionnels au Parlement? Plusieurs répondent: Mais, c'est parce qu'elles ne peuvent pas obtenir dans ces pays étrangers les pouvoirs nécessaires pour construire des chemins de fer. En premier lieu, le Parlement canadien ne peut accorder à ces compagnies le pouvoir demandé que si les pays étrangers dans lesquels elles veulent l'exercer, leur en donnent la permission. Le bill dit:

Subordonnément aux lois en vigueur dans la république du Brésil, et conformément aux lois de la législature, des municipalités ou toute autre autorité et après avoir obtenu les concessions, permis ou consentements nécessaires, la compagnie brésilienne de traction, d'éclairage et d'énergie, ci-après appelée la Compagnie, aura le droit sur le sol de la république du Brésil, de tracer, construire, compléter, outiller, maintenir et exploiter...

Certains chemins de fer. Lorsque nous avons discuté le bill des banques et les affaires financières du pays, on a beaucoup parlé du besoin de fonds, de l'emploi que faisaient les banques, les compagnies de dépôt et autres compagnies financières des dépôts qu'on leur confiait à des objets contraires aux intérêts commerciaux du Canade. Or, le bill qui nous est présentement soumis, offre à certaines personnes qui se sont formées en corporation le moyen d'émettre des obligations, des actions, des parts et de recueillir d'une façon générale, en Canada, de l'argent qui sera employé à construire et exploiter, dans le cas actuel, au Brésil, et dans d'autres cas au Mexique, en Louisiane et aux Etats-Unis à construire et exploiter des chemins de fer et autres travaux; il y a même un bill, je crois, qui nous sera soumis dans lequel on propose de faire des travaux en Espagne.

M. LANCASTER: Le bill du Mexique a été adopté l'année dernière.

M. EMMERSON: Oui, nous avons eu un bill de ce genre l'année dernière, et aussi dans des années précédentes, mais chaque fois je me suis opposé. J'ai combattu l'autre jour un de ces bills. L'honorable député d'Ottawa (M. Fripp) a combattu aussi le bill de la compagnie de traction, d'éclairage et d'énergie de la Nouvelle-Orléans et de Grande-Ile. Il a apporté de très fortes raisons contre ce bill, raisons que le comité a écoutées et le bill a été laissé en suspens. J'espérais pouvoir assister à la séance du comité, la semaine dernière, pour m'opposer à ce bill, mais j'ai été forcé de m'absenter de la ville. Le principe de ces bills est mauvais. Il est mauvais tout d'abord à cause de la manière irrégulière dont les compagnies sont formées. La compagnie obtient en premier lieu son existence du secrétaire d'Etat avec certains pouvoirs limités. Elle s'adresse ensuite au Parlement, peut-être à une session subséquente, quelquefois même elle n'a obtenu sa charte qu'au commencement de la session. Ses promoteurs viennent nous demander de leur accorder des pouvoirs additionnels. Le but n'est certainement pas d'éviter de payer les droits.

Est-ce parce qu'ils obtiennent tous les pouvoirs qu'ils désirent obtenir, ou de nombreux pouvoirs qu'ils ne pourraient se faire accorder ici? Ils peuvent obtenir à peu près tout dans les bureaux du secrétaire d'Etat; c'est ce dont je me suis aperçu, ce que j'ai pu observer de moi-même, ces années dernières, et je suis porté à croire qu'il en est ainsi encore aujourd'hui.

Je m'oppose à cette loi pour les raisons que j'ai dites et aussi pour nombre d'autres. Une excellente raison c'est que le public a le droit d'exiger que l'attribution de ces pouvoirs aux compagnies constituées soit concentrée en un bureau. Si la constitution d'une compagnie se commence dans le bureau du secrétaire d'Etat, puis se poursuit au Parlement, vous voilà forcés de faire des recherches dans le bureau du secrétaire d'Etat, pour découvrir quels pouvoirs elle tient de cette source, puis de compulser les recueils de lois du Canada pour découvrir quels autres pouvoirs lui ont été accordés par notre Parlement. Se trouve-t-il un seul membre de

notre comité qui soit au fait des pouvoirs qui ont été accordés à cette compagnie par le secrétaire d'Etat?

M. LANCASTER: La question a été soulevée au comité, ils sont tous indiqués dans la note en marge.

M. EMMERSON: Je soumets que rien dans le projet de loi ne fait connaître les pouvoirs accordés à cette compagnie. Elle demande des attributions nouvelles que, ostensiblement, elle n'a pu se faire conférer au bureau du secrétaire d'Etat; elle demande qu'on lui permette de construire des chemins de fer, des tramways, des lignes de télégraphe et de téléphone, et d'acquérir les biens d'autres compagnies . . .

M. LANCASTER: Subordonnément aux lois du pays.

M. EMMERSON: Précisément; mais où est-il constaté dans le présent projet de loi qu'elle a des pouvoirs autres que ceux que le bill tend à lui accorder?

M. LANCASTER: Le comité des chemins de fer a fait une étude très attentive de la question, et le préambule dit que la compagnie est autorisée par lettres patentes, sous l'empire de la loi des compagnies, etc. Ces lettres patentes ont été expliquées au comité des chemins de fer, et les membres de ce comité, à la lecture d'une note en marge renvoyant à la "Gazette du Canada" du 13 juillet 1912, où ses pouvoirs se trouvent exactement définis, furent unanimement d'avis qu'il était facile de se rendre compte de l'étendue de ces pouvoirs. Tout se ramenait à la question de savoir si nous, formant un comité législatif de la Chambre des communes, nous pouvions autoriser cette compagnie à construire un chemin de fer au Brésil subordonnément aux lois de ce pays. En pays étranger on ne pouvait les autoriser à construire un chemin de fer, la compagnie étant constituée en pays anglais, sans qu'elle eût nettement l'autorisation de construire un chemin de fer en un lieu quelconque; et c'est pourquoi elle demande au Parlement de l'autoriser, subordonnément aux lois du pays intéressé, à construire un chemin de fer suivant les indications du bill.

M. EMMERSON: Je ne parle pas simplement du comité des chemins de fer tel qu'il est actuellement constitué, mais du comité tel qu'il est constitué depuis six ou sept ans. Je l'ai déclaré, cette législation est fâcheuse. Nous ratifions l'existence d'un corps constitué, créé sous l'empire des lois générales du Canada, par l'intermédiaire du secrétaire d'Etat, et nous autorisons ce corps constitué à construire un chemin de fer au Brésil. Qu'y a-t-il dans le projet de loi pour nous assurer du montant du capital souscrit, ou dont la souscription est requise, ou pour nous renseigner quant à ses pouvoirs d'émettre des obligations, ou aucune autre particularité de cette nature? L'honorable député qui préside au comité des chemins de fer déclare qu'ils ont eu entre leurs mains au comité les lettres patentes d'autorisation. Nous ne les avons pas devant nous à l'heure présente, et elles n'ont pas été incorporées dans le bill. Il n'y aurait peut-être pas lieu de s'opposer à l'adoption du bill si le préambule énonçait tout ce que contiennent les lettres patentes, afin que chacun puisse se rendre compte des pouvoirs qui sont conférés à la compagnie. Mais il ne s'y trouve rien pour nous éclairer là-dessus, et on nous demande d'autoriser cette compagnie à construire un chemin de fer au Brésil, à la condition qu'on puisse trouver en Canada et en Grande-Bretagne suffisamment de capitalistes pour souscrire des actions et acquérir des obligations.

M. LANCASTER: Le bill ne dit absolument rien à cet égard.

M. EMMEERSON: En effet, et c'est précisément pourquoi je m'oppose à l'adoption du bill. Qui va tirer parti de ce capital? Qui va tirer parti du produit de ces obligations? On invite le Parlement canadien à conférer des attributions à cette compagnie pour les fins indiquées, mais sans nous fournir le moindre renseignement quant au capital de la compagnie ou au montant des obligations qu'elle se propose d'émettre. Tous les autres bills soumis au comité des chemins de fer sont examinés avec soin, on s'assure du montant des obligations que la compagnie est autorisée à émettre, et du chiffre du capital de la compagnie qui a l'intention de construire une voie ferrée au Canada.

M. LANCASTER: Comment le comité pourrait-il se renseigner à ces divers égards au Mexique, par exemple?

M. EMMERSON: Nous n'avons pas le pouvoir d'imposer des restrictions en ce qui regarde le Mexique; que ces messieurs se rendent à Mexico, et qu'ils fassent voter un projet de loi. Le fond de l'affaire c'est qu'ils recherchent l'autorisation du Parlement canadien en vue d'exploiter le marché monétaire canadien et anglais. Cette loi, à mon avis, n'est absolument d'aucune valeur, saul qu'elle est susceptible de donner le change au public. Quels pouvoirs pouvons-nous leur accorder en ce qui regarde l'établissement de lignes téléphoniques et télégraphiques, de chemin de fer et de tramways au Brésil? Aucun; ces pouvoirs ils ne peuvent se les faire attribuer que par les autorités législatives brésiliennes.

M. LANCASTER: Il est possible que l'honorable député se méprenne sur la portée du projet de loi; peut-être ne l'ai-je pas expliqué en assez grand détail. Les lettres

patentes déclarent nettement que la compagnie ne pourra construire une voie ferrée. Le comité des chemins de fer n'a pas visé à lui conférer ce pouvoir, mais simplement à faire disparaître ce qui serait de nature à créer une fausse et trompeuse opinion dans ce pays. On a remarqué que ces lettres patentes n'autorisaient pas cette compagnie à construire un chemin de fer, et c'est pourquoi elle nous demande maintenant de déclarer que, dans la mesure où cela dépend de nous, et pourvu qu'ils se conforment aux lois de ce pays, nous les autorisons à construire ce chemin de fer.

M. EMMERSON: Je comprends parfaitement ce que vient de dire l'honorable député; mais je ferai observer que ce document ne confère à la compagnie aucun pouvoir qu'elle puisse exercer là-bas, à moins qu'elle n'y soit autorisée par les autorités législatives brésiliennes. Inutile pour elle de s'adresser à notre Parlement dans ce but, et en le faisant, elle a crée une fausse opinion. S'il en est ainsi, pourquoi a-t-elle commencé par s'adresser au secrétaire d'Etat? Ce n'est pas traiter le Parlement canadien avec le respect qui lui est dû; c'est tout bonnement se servir du département du secrétaire d'Etat et du Parlement canadien pour des fins qui ne sont pas à l'avantage du peuple canadien, et qui peuvent lui être nuisibles. Nous avons eu jadis la compagnie Mexican Light, Heat and Power et d'autres compagnies, mais parce que nous avons alors donné dans cette législation fashionable, ce n'est pas une raison pour que nous en faisions un abus. Ces bills ne viennent pas tous de la même source; ils doivent avoir un objet, et cet objet ne doit pas être bon; autrement, on commencerait par s'adresser au Parlement canadien, comme font les autres compagnies pour la construction de leurs chemins de fer.

M. SINCLAIR: Je prie le parrain du bill de nous dire pourquoi la compagnie a pris cette voie détournée de s'adresser d'abord au secrétaire d'Etat, au lieu de demander au Parlement de modifier sa charte?

M. MACDONELL: Le bill est inscrit à mon nom, et dès lors je présume que j'en suis le parrain; mais si ces honorables députés avaient été présents aux séances du comité des chemins de fer lors de la délibération de cette question, ils auraient obtenu tous les renseignements requis. Ce bill demande au Gouvernement d'autoriser la compagnie en question à exploiter des voies ferrées dans la république du Brésil. Cette compagnie a été constituée sous l'empire de la loi des compagnies, comme d'ordinaire. Pour des raisons qu'elle connaît mieux que personne autre, la compagnie, non satisfaite des pouvoirs généraux dont elle dispose sous l'empire de la loi des compagnies a pris la résolution d'exploiter des chemins de fer. Or, la loi des compagnies n'autorise pas l'exploitation d'un chemin de fer, et dès lors, comme il s'agit d'une compagnie canadienne, la seule autorité qui pût conférer de tels pouvoirs, c'était notre Parlement.

Elle nous demande donc l'autorisation de construire et exploiter des chemins de fer dans la république du Brésil, toujours subordonnément aux lois de ce pays, et, quels que soient les droits que nous lui conférons, ils n'ont pas de validité au Brésil. Mais c'est ici une compagnie canadienne, et ce projet de loi est calqué sur nombre d'autres qui ont été votés par notre Parlement dans diverses occasions. De semblables bills ont été votés par la Chambre pendant que M. Emmerson était ministre des Chemins de fer. Le chapitre 153 des Statuts de 1903 constituait en corporation la Compagnie Mexican Light and Power, le chapitre 119 des Statuts de 1904, constituait la Compagnie Rio de Janiero Tramways, Light and Power (à responsabilité limitée); le chapitre 126 des Statuts de 1905, constituait en corporation la Compagnie Monterey Railway, Light and Power (à responsabilité limitée); le chapitre 50 des Statuts de 1909, constituait en corporation la Compagnie Brazilian Electric Steel and Smelting (à responsabilité limitée); le chapitre 110 des Statuts de 1909, constituait en corporation la Compagnie Mexico Northwestern Railway (à responsabilité limitée); le chapitre 59 des Statuts de 1912, constituait la Compagnie Alabama Traction, Light and Power (à responsabilité limitée); le chapitre 65 des Statuts de 1912, la Compagnie Barcelona Traction, Light and Power (à responsabilité limitée); le chapitre 117 des Statuts de 1912, la compagnie Mexican Interurban Electric Traction Company (à responsabilité limitée); le chapitre 118 des Statuts de 1912, la Compagnie Mexican Northerwestern Transportation (à responsabilité limitée). L'honorable député de Westmoreland était-il ministre des Chemins de fer en 1905?

M. EMMERSON: Oui.

M. SINCLAIR: Toutes ces compagnies ont-elles commencé par obtenir une charte du secrétaire d'Etat avant de s'adresser au Parlement?

M. MACDONELL: Je le crois.

M. OLIVER: Comment cette constatation de fait réfute-t-elle l'objection soulevée par l'honorable député de Westmoreland?

M. MACDONELL: Je m'en rapporte à la perspicacité du comité pour le découvrir; il le fera sans difficulté. Je reprends le fil de mon discours. Voici une compagnie canadienne opérant en pays étranger. Il n'y a pas d'inconvénient à cela. Notre loi

des compagnies reconnaît ce droit et autorise les compagnies à l'exercer, subordonnément aux lois de ce pays. Ne perdez pas de vue que toute compagnie constituée en corporation, qui fonctionne sous l'empire de la loi des compagnies, a la personnalité civile et fonctionne sous l'autorité de notre Parlement absolument comme si elle avait le bénéfice d'une loi spéciale. Outre les pouvoirs que la loi générale des compagnies reconnaît à toutes les compagnies qui veulent bien verser les droits exigés, on demande dans le cas actuel, comme on l'a fait dans d'autres de date plus ancienne, le droit d'exploiter un chemin de fer en pays étranger, toujours subordonnément aux lois de ce pays. Maintenant, si des capitalistes canadiens, gens d'initiative de notre pays, veulent s'engager dans une entreprise en pays étranger et placer leurs fonds de cette manière, cela ne regarde qu'eux-mêmes.

C'est ce que chacun peut faire en sa qualité individuelle; chacun, dans cette Chambre, comme au dehors, peut se livrer à l'exploitation d'une entreprise quelconque dans un pays étranger, du moment que les lois de ce pays sont observées; c'est là le pouvoir qui est demandé dans le présent projet de loi. On expose ni le bon renom ni les deniers de ce pays. Les entreprises qui ont été autorisées jusqu'ici ont uniformément donné de bons résultats. Non seulement ont-elles profité à ceux qui les ont exploitées, mais encore elles ont été utiles au pays où elles s'exploitaient. Quelques-unes, après d'humbles débuts, sont devenues dans ces pays-là des sociétés très puissantes et très utiles au public. Les entreprises canadiennes se sont assimilées à ces sociétés et il s'est gagné de l'argent par ceux qui y ont mis des fonds. A titre de membre de cette Chambre, je dirai que je ne vois pas pourquoi on limiterait la portée de cette disposition. Il n'y a rien là, à mon sens, qui gêne l'exercice de droits de personne, non plus que de ceux de ce pays, et, comme auteur du projet de loi, je prie le comité de le laisser adopter après ce que j'ai dit et les précédents sur lesquels il s'appuie.

M. EMMERSON: Mon honorable ami n'a pas même touché à la question que j'ai soulevée. Il est inutile de m'opposer d'autres lois votées alors que j'étais ministre des Chemins de fer. Pour ce qui est du Rio Grande et des deux premières compagnies mentionnées, je sais que les lois y relatives ont été votées avant mon temps. Je sais de même que depuis ce temps-là, d'autres compagnies ont obtenu du Parlement ce qu'elles sollicitaient. Quant à moi, je m'y suis invariablement opposé. Au reste, de ce que des lois d'intérêt privé ont été votées alors que j'étais ministre des Chemins de fer ou que la dernière administration avait mon appui, il ne s'ensuit pas que ce soit un motif de laisser passer aujourd'hui une loi répréhensible. Je ne tiens pas le cabinet responsable des lois d'intérêt privé que cette Chambre adopte.

M. LANCASTER: Cela ne fait-il pas voir que la loi n'a rien de répréhensible?

M. EMMERSON: Dire qu'une semblable loi a passé alors que les rênes de l'administration étaient en d'autres mains, ou encore, lorsque je faisais partie de cette administration ou que je m'en faisais l'appui, ce n'est pas répondre aux objections que je soulève contre la disposition qui est à l'étude. Etant ministre, j'ai siégé au comité des chemins de fer et j'ai eu l'occasion de m'opposer à des propositions de loi qui n'en ont pas moins été votées. Je ne tiens pas le ministre des Chemins de fer responsable de toutes et chacune des mesures législatives qui passent par ce comité. La loi qui nous est soumise dans le moment me paraît mauvaise.

Je ne m'oppose nullement à ce que la Chambre accorde à une compagnie le droit d'aller faire des affaires au Mexique, au Brésil, en Espagne ou quelque part que ce soit; mais je m'oppose à ces détours que l'on prend pour obtenir du Parlement qu'il complète les pouvoirs obtenus en premier lieu de l'une des branches de l'administration. Je demanderai donc à mon honorable ami de me dire quel est le capital de cette compagnie, et quelle somme d'obligations elle est autorisée à émettre.

M. LANCASTER: Pour sa voie ferrée?

M. EMMERSON: Pour ce qui la concerne généralement.

M. LANCASTER: C'est un point à décider par le Brésil, qui est le pays où elle va. Nous n'avons pas à nous occuper de cela.

M. EMMERSON: Je ne conçois pas que mon honorable ami, quoique président du comité des chemins de fer, puisse sérieusement me faire une telle réponse.

M. LANCASTER: Dites-nous votre objection.

M. EMMERSON: Si nous donnons à une compagnie l'existence corporative, nous devons sûrement décider quel sera son capital. Ce n'est pas à la législature ou au parlement du Brésil qu'elle ira pour cela.

M. LANCASTER: Quant au chemin de fer, lisez le bill et vous verrez.

M. EMMERSON: Je maintiens que c'est à ce Parlement d'en décider. C'est lui qui donne à la compagnie son existence corporative, et c'est à lui qu'il appartient de fixer le chiffre de son capital et la somme d'obligations qu'elle pourra émettre. Le parlement du Brésil n'aura rien à voir à ces choses-là: il aura le droit de déclarer où la compagnie devra construire le che-

min de fer, et à quelles conditions elle pourra le construire; mais pour ce qui touche à ses affaires intérieures, ce n'est pas au parlement brésilien qu'elle s'adressera tout d'abord, et il ne cherchera pas à les réglementer d'une manière quelconque.

Je ne m'oppose point à ce que les compagnies législativement constituées au Canada fassent affaires en pays étranger. Ce à quoi je m'oppose, c'est à une loi présentée sous cette forme, et je crois que mon opposition est bien fondée. Dire qu'il existe des précédents, ce n'est pas répondre. Je suis, quant à cela conséquent avec moi-même: toujours je me suis opposé à la chose, et, si je le fais aujourd'hui, ce n'est pas parce que d'autres siègent sur les bancs ministériels, puisqu'ils n'ont absolument rien à y voir. Je me permets cependant d'y appeler leur attention.

M. LANCASTER: Mon honorable collègue voudrait-il bien nous dire, pour notre régie future en légiférant en pareille matière, quelle formule il convient d'adopter? Si cette rédaction ne lui agrée pas, quel texte suggérerait-il?

M. EMMERSON: Voici ce que je désapprouve: les initiateurs de ces mesures se précipitent au secrétariat d'Etat pour en obtenir une charte, puis viennent demander au Parlement de leur conférer les pouvoirs voulus.

M. LANCASTER: Quel mal à cela?

M. EMMERSON: Une des objections, c'est que tout ce circuit se fait dans un but d'agiotage. Une autre objection, c'est que ceux qui deviennent intéressés dans la compagnie ne devraient pas être obligés de faire de recherches dans les registres du secrétariat d'Etat et dans les statuts pour s'éclairer sur les pouvoirs conférés à la compagnie.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE D'IRRIGATION ET D'ENERGIE D'EBRO.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 60), déposé par M. Ross, concernant la compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro.

M. EMMERSON: Ce bill est sujet aux mêmes objections que le dernier bill. Je proteste contre ce genre de mesures législatives.

Sur l'article 2 (émission des certificats d'actions).

M. EMMERSON: Quelles sont les valeurs négociables dont cette compagnie est autorisée à faire l'émission?

M. LANCASTER: Vraiment je l'ignore.

M. EMMERSON: Le promoteur de ce bill devrait être en mesure de nous éclairer.

M. LANCASTER: Le promoteur de ce bill est M. Ross, de Middlesex.

M. ARMSTRONG (Lambton-est): Il siège de votre côté (la gauche).

M. EMMERSON: Je ne me demande jamais de quel côté de cette Chambre vient une mesure d'intérêt privé, lorsque j'ai des objections à faire valoir, dans l'intérêt public. Pareille observation me semble fort déplacée.

M. LANCASTER: Toutes ces explications ont été données devant le comité des chemins de fer. J'oublie le chiffre du capital de cette compagnie. Il figure au bill une note marginale portant que cette compagnie a été autorisée le 16 septembre 1911, par lettres patentes.

M. EMMERSON: Le président du comité des chemins de fer est chargé de bien lourdes responsabilités, et je ne saurais m'attendre à ce qu'il se rappelle tous ces détails; mais le promoteur du bill devrait être en mesure d'éclairer cette Chambre.

M. LANCASTER: Le comité des chemins de fer a pensé que cette mesure législative ne saurait faire tort aux intérêts du pays et qu'elle pourrait permettre à cette compagnie de donner un nouvel essor à ses opérations à l'étranger. L'article 8 du bill est une disposition supplémentaire autorisant la compagnie, pour raisons valables, à augmenter le nombre de ses administrateurs jusqu'à vingt au plus. Cet article ne figure pas dans l'autre bill.

M. OLIVER: Pourquoi ne ferait-on pas figurer au bill à l'étude des détails circonstanciés sur les pouvoirs accordés à la compagnie?

M. LANCASTER: Entendez-vous par là les pouvoirs conférés tant par les lettres patentes que par le bill?

M. OLIVER: Oui.

M. LANCASTER: Cela se pourrait faire, mais le bill deviendrait fort volumineux. Le préambule déclare que la compagnie est autorisée par la loi des compagnies, puis on renvoie à la "Gazette du Canada" du 16 septembre 1911. Du moment qu'on consulte ce texte, on se reporte naturellement à la loi des compagnies. L'énumération de tous ces détails rendrait le bill trop encombrant.

M. OLIVER: Si tous les pouvoirs de la compagnie étaient énumérés dans ce texte, ce serait plus commode pour les intéressés.

M. MACDONELL: Je me range à cet avis. La compagnie elle-même et tous les intéressés y gagneraient, si tous les pou-

vois attribués à cette compagnie figuraient dans ce seul document, de manière à simplifier les recherches. Mais lorsqu'une compagnie est autorisée sous le régime d'une loi générale, elle jouit de tous les pouvoirs conférés par cette loi, qui contient deux cents articles et davantage; et s'il fallait imprimer ou publier les pouvoirs conférés à la compagnie par la loi générale, force nous serait de réimprimer à titre de loi spéciale le texte intégral de la loi des compagnies. La chose serait presque impossible, l'honorable député le comprend.

M. COCHRANE: Le promoteur du bill vient de faire son apparition ici; mais lorsqu'il a compris ce dont il s'agissait, il s'est éclipsé. Il serait préférable de réserver ce bill.

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

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DE TRACTION, D'ECLAIRAGE ET DE FORCE DE NOUVELLE-ORLEANS ET GRANDE-ILE.

La Chambre passe à la discussion en comité sur le bill (n° 11), déposé par M. Macdonell, concernant la compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile (à responsabilité limitée) et tendant à substituer à ce nom celui de "compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile (à responsabilité limitée).

Sur l'article 1er (changement de nom).

M. MACDONELL: L'honorable député de Westmoreland a posé une question qui est raisonnable à propos du montant du capital et de l'émission des obligations. Je ne peux pas lui donner cette information immédiatement; mais si l'honorable député veut permettre de laisser adopter le bill par le comité, je lui procurerai ce renseignement ainsi qu'au comité, si c'est nécessaire, avant la 3e lecture. Je voudrais faire avancer le bill.

M. EMMERSON: Je voudrais avoir ce renseignement et je crois qu'on le doit aussi aux autres membres du comité.

M. MACDONELL: Ces informations ont été données au comité, mais malheureusement l'honorable député de Westmoreland n'y était pas. Si j'avais le renseignement ici, je lui donnerais avec plaisir. A la 3e lecture, je le donnerai au comité et aussi tous les autres renseignements qu'on pourra désirer.

M. OLIVER: Mon honorable ami de Toronto (M. Macdonell) a dit que si nous devions donner les détails des pouvoirs de la compagnie, tels qu'ils existent dans la loi des compagnies, nous allongerions énormément le bill, car il y a environ deux cents articles dans cette loi. Est-il possible que par une autorisation, en vertu de la loi des compagnies, une compagnie obtienne des pouvoirs qu'elle n'aurait pas comme compagnie de chemin de fer en se conformant au modèle de la loi des chemins de fer; puis après avoir obtenu ces pouvoirs en vertu de la loi des compagnies, peut-elle s'adresser au Parlement et obtenir des pouvoirs supplémentaires comme compagnie de chemin de fer, obtenant ainsi un certain nombre de pouvoirs par la loi des compagnies et ensuite par la législature du Parlement, pouvoir qu'elle n'obtiendrait pas si elle s'adressait directement au Parlement comme compagnie de chemin de fer?

M. LANCASTER: Non.

M. OLIVER: S'il en était ainsi, comme il y a deux cents articles dans la loi des compagnies, il serait étrange que quelques-uns de ces articles ne continssent pas des dispositions différentes de celles qui sont accordées dans une charte ordinaire de chemin de fer. Je crois que c'est un point qui mérite bien d'être examiné.

M. LANCASTER: Ce sont des pouvoirs qui découlent régulièrement tous d'une charte de chemin de fer; il n'y a pas de pouvoirs spéciaux que nous donnions dans une loi de chemin de fer, mais comme la loi générale est appliquée à chaque loi spéciale, celle-ci annulerait les pouvoirs dont parle l'honorable député.

M. OLIVER: Ne serait-il pas préférable d'accorder à ces gens une loi générale qui comprendrait les pouvoirs qu'ils ont en vertu de la loi des compagnies et que nous aurions dans les statuts. Ce n'est pas nécessaire que ce soit une copie de la loi générale des compagnies, mais cela pourrait être une loi des compagnies de chemins de fer également, comme toute autre loi des compagnies de chemins de fer. Nous aurions la question sous les yeux et cela n'augmenterait pas beaucoup le travail d'impression ou cela ne rendrait pas la loi plus embarrassante.

M. LANCASTER: Ce serait une distinction sans une différence, car ici nous nous occupons de quelque chose que la compagnie a déjà obtenu depuis un an. Ici nous n'avons jamais voulu annuler par une loi les lettres patentes. Je ne dis pas que ce serait impossible à faire, mais ce serait un précédent absolu. Nous avons pensé qu'il était préférable de renvoyer aux lettres patentes, montrant que nous connaissons leur existence et nous y ajoutons ce que nous voulons. C'est l'usage ici et en Angleterre.

M. OLIVER: Je me prononce absolument en faveur du principe exprimé par l'honorable député de Westmoreland pour

que la loi contienne tous les détails des pouvoirs particuliers accordés à une compagnie et que cette loi se trouve quelque part dans les statuts.

M. SINCLAIR: La difficulté pourrait être très facilement réglée en ajoutant les quelques points essentiels que chacun veut connaître, comme les occupations que la compagnie entend embrasser, le montant du capital, le montant des obligations et d'autres questions de ce genre. Les autres articles de la loi des compagnies pourraient s'appliquer généralement en s'y rapportant. Je crois que la loi serait préférable et qu'elle serait mieux comprise. Nous n'avons pas encore pu comprendre pourquoi les gens qui demandent cette loi ne viennent pas s'adresser directement au Parlement, bien qu'il doit exister des raisons. Les compagnies qui ont l'intention d'opérer en dehors du Canada vont habituellement s'adresser au secrétaire d'Etat pour obtenir des lettres patentes et ensuite s'adressent au Parlement pour faire des changements. Je ne m'oppose pas le moins du monde à cette façon de procéder, mais je crois que le président du comité, ou quelque autre personne versée dans ces questions, devrait pouvoir dire à la Chambre pourquoi ces compagnies ne suivent pas l'exemple des compagnies de chemins de fer canadiennes pour obtenir directement leur autorisation du Parlement.

M. LANCASTER: Le comité des chemins de fer a compris que la compagnie n'avait évidemment pas l'intention de construire un chemin de fer quand elle a demandé des lettres patentes.

La compagnie avait été formée pour fournir la lumière, la chaleur et l'énergie. Après avoir commencé ces opérations, elle constata qu'il serait plus avantageux pour elle d'avoir un chemin de fer. Ce sont les explications que les promoteurs ont donné au comité. Les lettres patentes accordées par le gouvernement disent formellement que cette compagnie ne pourra pas construire un chemin de fer; c'est un avis public comportant que, bien que cette compagnie jouisse de certains privilèges, il ne lui est pas permis de construire un chemin de fer, c'est pourquoi elle demande, par un bill spécial, à être autorisée à en construire un.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami approuve-t-il cette manière d'instituer une compagnie canadienne de chemin de fer?

M. LANCASTER: Assurément non; mais nous ne causons aucun tort à une compagnie canadienne en lui disant: Vous pourrez construire un chemin de fer, mais en conformité des lois de ce pays et dans ce pays. Nous faisons simplement disparaître la restriction que lui imposaient ses lettres patentes. Si, après cela, la compagnie est autorisée à la Nouvelle-Orléans ou au Brésil, à construire ce chemin de fer, rien ne s'y opposera.

(L'article est adopté.)

Sur le préambule.

M. EMMERSON: L'honorable député voudra-t-il nous donner des renseignements concernant le capital de la compagnie brézilienne.

M. MACDONELL: Certainement.

(Il est fait rapport du bill).

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE ELECTRIQUE DE HULL.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 56), déposé par M. Devlin, concernant la compagnie électrique de Hull.

Sur l'article 1er.

M. LANCASTER: Cette compagnie a été constituée sous l'empire de la loi provinciale de Québec, pour beaucoup d'autres fins que l'exploitation d'un chemin de fer. Mais le comité des chemins de fer a considéré qu'il n'avait pas juridiction pour l'autoriser à exercer ces pouvoirs en vertu d'une charte fédérale, au détriment des droits provinciaux, sauf en ce qui concerne son chemin de fer.

Nous avons, en conséquence, retranché les mots " les ouvrages et l'entreprise " de sorte que le bill ne concerne plus que le chemin de fer de la compagnie, qui est déclaré être une entreprise dans l'intérêt du pays en général. L'article 3 devra être amendé de la même manière.

Sur l'article 3.

M. LANCASTER: Le greffier me fait remarquer que dans la hâte du travail, j'ai oublié de mettre mes initiales pour régulariser l'élimination des mots " et l'entreprise ". Pour corriger cet oubli, je propose que ces mots soient rayés.

(L'amendement est adopté).

L'article, ainsi modifié, est adopté.

M. BORDEN: Je ferai remarquer aux honorables députés de la gauche que ce bill ressemble beaucoup plus à un fusionnement que celui de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario.

M. OLIVER: Cette ligne ne transportera pas le blé de l'Ouest.

M. LANCASTER: Il est déposé par un député de l'opposition

(Il est fait rapport du bill).

2e LECTURE DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE A LA BAIE D'HUDSON.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du bill (n° 113), déposé par M. Clements, concernant la compagnie du chemin de fer du Pacifique à la baie d'Hudson.

M. LEMIEUX: J'ignore si le promoteur de ce bill est présent, mais je désirerais avoir quelques renseignements.

M. STEVENS: Je ne crois pas me tromper en disant qu'il s'agit d'une demande ordinaire de prorogation de délai.

M. LEMIEUX: Je n'ai aucune objection particulière à l'adoption du bill, mais il y a quelques années, pendant que j'étais à Londres, j'ai eu connaissance qu'un syndicat cherchait à vendre une charte portant ce nom ou un nom semblable. Je me rappelle aussi avoir lu une correspondance assez volumineuse, échangée entre le rédacteur du "Truth" et lord Strathcona. Le syndicat en question plaça une certaine quantité d'actions sur le marché de Londres et réussit à obtenir des sommes assez considérables, en faisant croire au public que les obligations étaient garanties par le gouvernement canadien. Je désirerais savoir si la compagnie dont il s'agit en ce moment est la même.

M. STEVENS: Mon honorable ami veut parler de la Hudson Bay Peace River and Pacific Railway Company, mais celle dont il est question ici est une compagnie entièrement différente.

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

2e LECTURE

De six projets de loi:

Le 1er, bill n° 96, déposé par M. Sharpe (Lisgar), concernant la Canadian Northern Railway Company.

Le 2e, bill n° 105, déposé par M. Currie, concernant la Canadian Northern Ontario Railway Company.

Le 3e, bill n° 106, déposé par M. Macdonald, concernant des brevets de la Johnston Harvester Company.

Le 4e, bill n° 107, déposé par M. Carrick, constituant en corporation la Manitoba-Ontario Railway Company.

Le 5e, bill n° 109, déposé par M. Bristol, concernant la British Columbia and White River Railway Company;

Le 6e, bill n° 112, déposé par M. Turriff, concernant la North Empire Fire Insurance Company.

M. LANCASTER.

QUESTIONS.

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

GARDE-PECHE A SHEDIAC.

M. EMMERSON demande:

1. Qui est garde-pêche dans la paroisse de Shédiac, comté de Westmoreland (N.-B.); quand a-t-il été nommé; quel est son salaire; qui a-t-il remplacé? Son prédécesseur à ce poste a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison, et quand?

2. Des amendes ont-elles été imposées par le titulaire actuel pour violation des lois et règlements régissant les pêcheries depuis qu'il est entré en fonction? Dans l'affirmative, quels sont les noms et les résidences respectifs des personnes ainsi mises à l'amende jusqu'à ce jour? Quelle a été l'amende imposée en chaque cas et pour quelle transgression de la loi? A-t-on opéré la rentrée complète de ces amendes? Là où la perception n'a pas été faite pour le plein montant, quelle proportion a-t-elle été payée? Y a-t-il des amendes non encore perçues, et, si oui, quelles sont-elles?

3. A qui ces amendes, si perçues, ont-elles été payées? Qu'est-il advenu en définitive des fonds ainsi perçus? Comment dispose-t-on du fonds, s'il y a, formé par ces amendes?

M. HAZEN:

1. Sifroy Véroneau; le 5 juin 1912; $120 par année. Il a remplacé P. P. Gallant, congédié pour partisannerie politique active.

2. Oui. Joseph D. Gallant, Shediac-Bridge; amende $15, pour pêche prohibée.

Jude M. Dorion, de Dupuis-Corner; amende, $10; pour avoir laissé des poteaux dans la rivière;

Pierre Thibodeau, bureau de poste de Richibouctou; amende, $10; même faute;

Sifroy Cormier, de Glade-Settlement; amende, $5, pour pêche illégale de l'éperlan;

Hugh Cormier, de Glade-Settlement; amende, $5, pour pêche illégale de l'éperlan; et

Georges Gallant, de Richibouctou; amende, $10, pour pêche illégale de l'éperlan.

Les amendes ont été payées dans chaque cas.

REGLEMENTS DE L'IMMIGRATION.

M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu copie de la requête suivante adoptée par la chambre de commerce de Montréal:

L'humble requête du conseil de la chambre de commerce du district de Montréal expose respectueusement:

(1) Que depuis quelques années, l'immigration au Canada augmente considérablement;

(2) Que le Canada a tout intérêt à ne recevoir que des sujets dignes de venir partager avec ses habitants tous les droits et privilèges accordés par sa constitution;

(3) Que les hommes d'affaires canadiens sont particulièrement intéressés à ce que les immi-

grants donnent toutes les garanties nécessaires en affaires;

(4) Qu'avec le système actuel d'immigration et de naturalisation, les étrangers entrent au pays sous un nom quelconque, et en prennent un ou d'autres quand ils entrent dans le commerce;

(5) Que les hommes d'affaires n'ont aucun moyen de se protéger contre ces abus de changement de noms qui, souvent, favorisent des fraudes considérables au détriment du commerce;

(6) Que souvent le droit de citoyen est accordé aux étrangers sans que toutes précautions soient prises pour savoir si les exigences de la loi ont été observées;

(7) Que des étrangers se font octroyer les droits de sujets britanniques sans avoir rempli les conditions de résidence de trois ans au Canada;

Pourquoi le conseil de la chambre de commerce du district de Montréal demande humblement au très honorable R. L. Borden, premier ministre du Canada, et à ses honorables collègues, de modifier les lois d'immigration et de naturalisation de façon à exiger:

(a) Que chaque immigrant produise, en entrant au pays, une carte d'identité et son passe-port signés par les autorités de la localité d'où il vient, et portant ses noms, prénoms, son âge, sa profession, sa nationalité, le nom du port d'embarquement et de la compagnie qui l'a transportée et une description du porteur de la carte.

(b) Que cette carte et ce passe-port soient consignés textuellement dans les registres des officiers d'immigration en entrant au Canada, et que là et alors une carte d'identité soit remise à l'étranger par les autorités canadiennes; cette carte devant être la copie exacte de celle qui aura été consignée au registre du service de l'immigration;

(c) Que l'étranger qui veut faire affaire au Canada produise encore cette carte en enregistrant sa maison d'affaires, donnant ainsi son nom véritable, avec sa raison sociale;—que la même carte soit exigible dans les transactions immobilières;

(d) Que pour obtenir sa naturalisation, un étranger produise sa carte d'identité pour établir qu'il est au pays depuis trois ans;

(e) Que sa demande de naturalisation soit faite personnellement et qu'il produise des certificats de deux sujets britanniques attestant de la bonne réputation du demandeur;

(f) Qu'une sévère pénalité soit imposée pour toute violation de la loi, sur ce point.

Et vous ferez justice.

La chambre de commerce du district de Montréal.

Le tout respectueusement soumis.

N. PERODEAU,
Président du comité.

2. Quelle attitude le Gouvernement entend-il prendre relativement à cette question?

M. BORDEN:

1. Oui. Le rapport a été reçu depuis que la question a été posée.

2. Le ministre de l'Intérieur étudie cette question.

EMPLOI DE H. A. BAYFIELD ET MURDOCK YOUNG.

M. TURRIFF demande:

1. Le ministre des Travaux publics a-t-il fait faire une enquête sur les accusations portées par le député de New-Westminster contre H. A. Bayfield, l'officier commandant les dragues sur les côtes de la Colombie-Britannique au cours de l'été de 1912? Dans l'affirmative, quel a été le résultat de l'enquête?

2. Une enquête a-t-elle été faite par M. Wilson, aide-comptable du département dans le bureau de New-Westminster, sur l'accusation portée par M. W. J. Boyd contre le capitaine du bateau "Samson", le capitaine Murdoch Young? Dans l'affirmative, quel a été le résultat de l'enquête?

3. Une enquête subséquente a-t-elle été faite par M. W. N. Bole, C.R., sur les accusations portées contre le capitaine Murdoch Young, du bateau "Samson"?

4. M. J. D. Taylor, député de New-Westminster, persiste-t-il à dire que M. W. J. Boyd a été remercié de ses services par le département, ou de son emploi sur le bateau "Samson"?

5 M. W. J. Boyd a-t-il été ainsi remercié?

6. Quel a été le verdict dans la première enquête sur les accusations portées contre M. H. A. Bayfield?

7. Quel a été le verdict dans l'enquête faite par M. Wilson?

8. Quel a été le verdict dans l'enquête faite par M. W. N. Bole, C.R.?

M. ROGERS:

1. Oui, M. Bayfield a été destitué.

2. Oui. M. Wilson a tenu une enquête superficielle et a fait rapport qu'il ne pouvait trouver aucune malhonnêteté, mais qu'un système de comptabilité pour les approvisionnements devrait être établi. Subséquemment à l'enquête par M. Bole, M. Wilson a rendu témoignage disant qu'il s'était fié aux déclarations à lui faites par le capitaine Young et M. Philpot; tous deux ont admis sous serment qu'ils avaient eu connaissance de la disparution d'approvisionnements à l'époque de l'enquête faite par M. Wilson, mais qu'ils ne lui ont pas communiqué ce renseignement.

3. Oui; l'enquête qui vient d'être mentionnée. Les accusations n'étaient pas portées spécifiquement contre une personne; la demande étant pour une enquête sous serment sur toutes les circonstances se rattachant à la destitution du second Boyd.

4. Oui.

5. Oui ;c'est la décision de M. le commissaire Bole, sur les témoignages rendus devant lui.

6 à 8. Le ministère n'a pris aucune décision sur les découvertes de la première enquête; mais lorsque sans autorisation du ministère, le second Boyd a été destitué pour avoir donné des renseignements sur lesquels le ministère a procédé, une enquête complète sous serment a été ordonnée, et il en

est résulté que le surintendant Bayfield, le capitaine Young, le préposé aux débarquements Philpot et le contremaître Lovering ont été déclarés blâmables et ont été destitués.

EDIFICE PUBLIC DE KENTVILLE.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Quelles sont les personnes qui occupent les diverses salles de l'édifice public à Kentville (N.-E.)?
2. Pour quelles fins lesdites salles sont-elles occupées?
3. Un loyer est-il reçu de quelque personne ou personnes pour l'usage de salles dans ledit édifice, ou ces personnes ont-elles fait des arrangements pour en avoir l'usage ou les louer?

M. ROGERS: 1 et 2. J. B. Lyons, bureau de poste; F. C. Bond, douane; John Redden, finance; C. R. Hill, revenu de l'intérieur.

3. Non.

PROTECTION DES PECHERIES SUR LA COTE DU PACIFIQUE.

M. SINCLAIR demande:

1. Au cours de l'année 1912, a-t-on ajouté quelques navires au nombre de ceux qui sont chargés du service de la protection des pêcheries sur la côte du Pacifique?
2. Dans l'affirmative, quels sont les noms, le coût, le tonnage et l'endroit de construction de ces navires?
3. Au cours de l'année 1912, quelques-uns de nos navires attachés à ce service ont-ils saisi des navires américains transgressant les lois de la pêche dans les eaux du Pacifique?
4. S'il y a eu saisie, combien de navires ont été saisis et quels en sont les noms?

M. HAZEN:

1. Il n'a pas été ajouté de nouveaux navires au service de la protection des pêcheries sur la côte du Pacifique durant l'année 1912, mais quatre navires ont été engagés pour service provisoire en différents temps durant l'année, et le steamer "Newington" a été transféré du service des bouées au service de la protection des pêcheries.

2. Noms: William Jolliffe, Naird, Gunhild, Newington, Grainer. Coût, tonnage et endroit où construits ne sont pas aux dossiers du ministère.

3. Oui.

4. Deux, "Thelma" et "Bonita".

TAUX DES CABLOGRAMMES.

M. WILCOX demande:

Quelle a été la réduction opérée dans les taux de transmission des câblogrammes à la suite des conférences tenues l'été dernier entre le maître général des postes britanniques, le ministre des Postes du Canada et le gérant des compagnies de câbles?

M. PELLETIER: Le 1er décembre 1911, le taux des câblogrammes a été, sans exception, de 25 cents par mot. Il n'y avait pas de taux pour les câblogrammes différés, ni pour les messages de nuit ni pour les lettres de fin de semaine. Depuis ce temps, voici les progrès qui ont été faits: du 11 décembre au 1er janvier 1913, les taux en vigueur étaient les suivants: Taux ordinaire, 25 cents par mot; taux différés, 12½ cents par mot, livraison dans les 24 heures; câble-lettres, $1.50 pour les premiers 20 mots ou moins, 30 cents par cinq mots additionnels ou moins, livraison le deuxième jour après; lettres de fin de semaine $1.50 pour les premiers trente mots et plus, 25 cents par cinq mots additionnels ou moins, livraison mardi. La nouvelle réduction des taux résultant des conférences mentionnées dans la question est comme suit: taux pour la presse: avant octobre 1912, taux 10 cents par mot. Taux actuel, taux ordinaire, 7 cents par mot. Entre minuit et six heures du matin, ou entre une heure de l'après-midi et quatre heures de l'après-midi, 5 cents par mot.

RAPATRIEMENT DES CANADIENS FRANÇAIS.

M. PAQUET demande:

1. Combien de Canadiens français ont été rapatriés, dans les deux dernières années fiscales, par M. Charbonneau, agent de rapatriement à Biddeford (Maine)?
2. Combien de Canadiens français ont été rapatriés par M. A. Gingras, agent de rapatriement à Providence, Rhode-Island, durant les deux dernières années fiscales?

M. ROCHE: Il n'y a pas de rapport complet des arrivées réelles. M. Charbonneau a donné des certificats pour tarifs de colons sur les chemins de fer canadiens à 348 personnes en 1910-11, dont 100 ont utilisé ces certificats; et à 225 personnes en 1911-12, dont 64 ont utilisé leurs certificats.

2. M. Gingras a donné des certificats à 177 personnes en 1910-11, dont 35 les ont utilisé, et à 267 personnes en 1911-1912, dont 67 les ont utilisé.

OUVRIERS AGRICOLES DANS L'ONTARIO ET QUEBEC.

M. PAQUET demande:

1. Combien d'ouvriers agricoles ont été placés respectivement dans les provinces d'Ontario et de Québec depuis le 1er avril 1908?
2. Quel est le nombre recruté par chaque agent et la commission payée à chacun d'eux?

M. ROCHE: Comme la préparation de ce renseignement demandera beaucoup de temps, il faudra demander le dépôt d'un état.

SOCIETES DE COLONISATION ET D'IMMIGRATION

M. PAQUET demande:

1. Quelles sont les sociétés de colonisation et d'immigration qui reçoivent des subsides du

gouvernement fédéral; quelle est la somme reçue par chacune de ces sociétés?

2. Combien d'immigrants ont été examinés, durant la dernière année fiscale, à Halifax, Saint-Jean (N.-B.), Québec et Montréal, respectivement?

M. ROCHE:

La société d'encouragement à l'immigration de la vallée de l'Ottawa, $2,500; la Woman's National Immigration Society, Montréal, $2,000.

2. A Halifax, $34,874, destinés au Canada et $3,996 aux Etats--Unis; à Saint-Jean, $25,772 pour le Canada et $1,954 pour les Etats-Unis; à Québec, $125,950 pour le Canada et $15,530 pour les Etats-Unis. Il n'y a pas d'examen à Montréal.

QUAI DE COLE-HARBOUR.

M. SINCLAIR demande:

1. Pourquoi n'a-t-on pas construit le quai projeté à Cole-Harbour, comté de Guysborough (N.-E.), pour la construction duquel un crédit avait été voté sous l'ancienne administration, et a été voté de nouveau l'année dernière?

2. Quand ce quai sera-t-il construit?

3. Sur quel côté du havre le sera-t-il?

M. ROGERS:

1. A cause du surcroît d'ouvrage dans le bureau d'Antigonish, le plan du contrat et le devis pour le quai projeté à Cole-Harbour n'ont été établis que le 28 novembre.

2. Comme il y a un crédit dans le budjet pour le prochain exercice financier, le quai ne sera construit que lorsque nous aurons obtenu le titre du terrain requis pour les abords.

3. Sur le côté ouest du port.

LETTRE PAR TELEGRAPHIE SANS FIL AUX ILES DE LA MADELEINE.

*M. VERVILLE demande:

1. Qui rédige la lettre hebdomadaire adressée sous la direction du ministre des Postes aux îles de la Madeleine?

2. Quel salaire est payé au rédacteur de cette lettre?

3. Combien de lettres ont été adressées par ce rédacteur depuis la clôture de la navigation?

4. Qui reçoit ces lettres aux îles de la Madeleine?

5. Ces lettres sont-elles données ou vendues par celui qui les reçoit aux îles?

M. PELLETIER:

1. Une lettre hebdomadaire d'environ 1,000 mots est rédigée à Ottawa par P. E. Laforce et transmise par la compagnie Marconi de Pictou (N.-E.), aux îles de la Madeleine, chaque lundi.

2. Cinq dollars par semaine.

3. Une lettre a été envoyée chaque semaine depuis le commencement de décembre 1912.

4. Les marconigrammes sont délivrés à J. A. Arseneau, qui en prépare des copies à la machine à écrire et les distribue au clergé des îles, qui prend des mesures pour la rendre publique.

5. Il n'est rien demandé à la population des îles pour ces dépêches.

DRAGAGE A YARMOUTH.

M. LAW demande:

1. Du 1er octobre 1911 au 31 décembre 1912, quelle somme a été dépensée pour dragage dans le havre de Yarmouth (N.-E.)?

2. Durant la même période, quelle somme a été dépensée pour l'enlèvement du haut-fond de Sollows-Rock?

M. ROGERS:

1. $37,558.45, y compris $25,269.33 pour travaux exécutés aux mois d'août et de septembre, mais payés en octobre 1911.

BUREAU DE POSTE DE YARMOUTH.

M. LAW demande:

1. Le ministre des Travaux publics se propose-t-il de faire insérer dans le budget supplémentaire un crédit applicable à l'agrandissement du bureau de poste actuel à Yarmouth (N.-E.)?

2. Des négociations ont-elles eu lieu avec le département des Travaux publics au sujet de l'affectation de l'édifice acheté par la dernière administration en vue d'agrandir le bureau de poste actuel à Yarmouth (N.-E.), et aussi concernant l'érection d'un nouveau bureau de poste dans un autre endroit?

M. ROGERS:

1. Ce renseignement sera fourni lorsque le budget sera déposé.

2. Non.

BUREAU DE POSTE DE FAIRVILLE.

M. PUGSLEY demande:

1. M. E. Bettison a-t-il été nommé inspecteur ou commis des travaux de la construction du bureau de poste de Fairville (N.B.)? Dans l'affirmative, quand?

2. Ce M. Bettison retire-t-il encore des appointements à titre de commis ou inspecteur des travaux?

3. L'entrepreneur Corbett a-t-il terminé son entreprise au 1er mai 1912 aux termes mêmes du contrat? Dans la négative, quel est la cause du retard?

4. Le contrat exige-t-il le paiement d'une amende par l'entrepreneur si les travaux ne sont pas terminés à l'époque fixée?

5. Si M. Bettison retire encore des appointements, pendant combien de temps doit-on requérir ses services à titre d'inspecteur?

6. Quels appointements reçoit-il?

7. A quelle date croit-on que le bureau de poste sera ouvert au public?

8. A-t-on fait le choix de celui qui va être receveur du nouveau bureau? Dans l'affirmative, quel en sera le titulaire?

M. ROGERS:

1. Oui, il a été nommé le 25 novembre pour entrer en fonctions le 1er décembre 1911.

2. Oui.

3. Non; l'entreprise a été achevée le 19 d'août 1912.

4. Non.

5. Le gardien ayant accepté l'emploi (aujourd'hui, 10 février), l'inspecteur des travaux sera congédié. On a retenu ses services pendant la construction d'un mur de soutènement, l'installation d'une horloge électrique dans la tour et la pose des suspensions pour l'éclairage à l'électricité.

6. $4 par jour.

7. Immédiatement.

8. Non.

EXPERIENCES DU PROFESSEUR BARNES.

M. MURPHY demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de continuer les expériences commencées par le professeur H. T. Barnes, de l'université McGill, dans le golfe Saint-Laurent, en vue d'établir des cartes de la température exacte de ces voies nationales maritimes?

2. Dans l'affirmative, un crédit à cette fin sera-t-il inséré dans le budget pendant la présente session?

M. HAZEN:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a l'intention d'aider au Dr Barnes pendant la prochaine saison de la même manière que précédemment.

2. Un crédit spécial n'est pas nécessaire.

INTERET SUR LES PAIEMENTS DE TERRES OBTENUES PAR VOIE DE PREEMPTION.

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement sait-il que l'ex-ministre de l'Intérieur aurait, dit-on, déclaré dans un discours à Régina, pendant l'été de 1912, qu'il abolirait l'intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption?

2. Est-ce l'intention du Gouvernement de suivre cette ligne de conduite?

M. ROCHE:

1. Le Gouvernement ne sait pas si l'ex-ministre de l'Intérieur a fait une telle déclaration.

2. La question n'est pas décidée.

QUAI DE LA BAIE DE SAINT-PIERRE.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) demande:

1. Un contrat a-t-il été signé pour la reconstruction d'un quai à la tête de la baie St. Peters (I.P.-E.)? Dans l'affirmative, avec qui et pour quel montant?

2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces travaux? Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, de qui, et quel montant était mentionné dans chaque soumission?

M. ROGERS:

1. a) Oui; b) avec la Armandale Lumber Company, au prix de $3,993.

2. (a) Oui; (b) cinq: Armandale Lumber Company, à responsabilité limitée, $3,933; Inland Dredging and Construction Company, à responsabilité limitée, $4,567; Andrew Martin, $5,250; H. D. McEwen, K. Coffin, K. A. Webster, $5,990; R. W. McEwen, William Sutherland, $6,999.

STEAMER DU GOUVERNEMENT FEDERAL "EARL-GREY".

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) demande:

Quelle est la force nominale et la force effective du steamer "Earl-Grey", en chevaux-vapeur?

M. HAZEN: Force nominale, 800 chevaux-vapeur; force effective, 6,500 chevaux-vapeur.

AGENT CANADIEN A ANVERS.

M. VERVILLE demande:

1. Quel est le titre officiel de M. Tréau de Cœli, agent du Canada à Anvers (Belgique)?

2. A quelle branche de service du gouvernement canadien est-il attaché? D'où viennent ses appointements?

3. En quoi consistent ses attributions?

4. Combien a-t-il reçu pour l'exercice du 31 mars 1911 au 31 mars 1912?

5. Combien de Belges sont-ils venus au Canada durant cette période?

6. Combien de Belges sont-ils venus au Canada depuis le 1er avril 1912 au 1er février 1913?

M. ROCHE:

1. Agent de renseignements sur le Canada.

2. Branche de l'immigration, ministère de l'Intérieur. Ses appointements sont payés par la division de l'immigration par l'intermédiaire du bureau de M. J. Obed Smith, Londres (Ang.).

3. Fournir des renseignements et donner des conseils aux émigrés et autres en Belgique concernant le Canada et les avantages qu'il y a à s'établir en ce pays.

4. Appointements, $1,600; dépenses de bureau, $3,465.12; en tout, $5,065.12.

5. 1,601.

6. Du 1er avril 1912 au 31 décembre 1912, 1,306. Les relevés ne sont pas terminés pour le mois de janvier 1913.

PROCES RELATIF A L'ELECTION DE MAISONNEUVE.

M. VERVILLE demande:

1. Quels ont été les avocats employés par le Gouvernement dans la poursuite intentée contre Albert Gingras, président de l'élection dans le comté de Maisonneuve à l'élection fédérale de 1911?

2. Quel est le montant des honoraires reçus par chacun?

3. Quel est le montant déboursé par le Gouvernement dans cette cause?

M. DOHERTY:

1. Les avocats du Gouvernement étaient M. N. K. Laflamme, C.R. et M. C. A. Pariseault.

2. Honoraires de chacun: N. K. Laflamme, $649.50; C. A. Pariseault, $621.10.

3. Somme déboursée par le bureau de l'auditeur général: honoraires d'avocats, tels que ci-dessus, $1,270.60; pour déplacement des fonctionnaires de bureau de l'auditeur, $201.95. Total, $1,472.55.

DROITS DE PECHE SUR L'ILE FIGHTING.

M. McCOIG demande:

Relativement à la réponse de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, page 2802 des Débats non revisés, quel rapport a été fait par les arbitres quant à la valeur annuelle des droits de pêche de Charles H. Gauthier, sur l'île Fighting (Bataille), dans la rivière Détroit?

M. HAZEN:

MM. Albert T. Healey et Alfred Miers ont signé un document qui était censé accorder $2,411.90 à C. W. Gauthier pour certains engins de pêche et certaines constructions et $9,990 par année, pour l'abandon de prétendus droits et privilèges aux termes d'un permis d'occupation émis par la province d'Ontario, pendant le temps que couvrait encore le dit permis accordé le 15 février 1909 pour une période de vingt et un ans à compter de cette date. La sentence arbitrale de MM. Healey et Miers n'était pas une sentence rendue par des arbitres dûment autorisés, vu que, lors de la signature du dit document, ils avaient cessé d'exercer leurs fonctions, leurs pouvoirs ayant été antérieurement révoqués.

SERVICE DU COURRIER D'AMQUI.

*M. GAUVREAU demande:

1. M. Pouliot, d'Amqui, a-t-il été remplacé pour le transport du courrier du village d'Amqui à la station de l'Intercolonial?
2. Dans l'affirmative, par qui a-t-il été remplacé?
3. Quel était le prix du transport du courrier d'après le contrat de M. Pouliot?
4. Quel est le montant alloué au nouveau courrier?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Joseph Couillard.
3. $60 par année.
4. La distance s'étant accrue, le département a tenté de persuader à Couillard de faire le service au même prix. Couillard a consenti, mais à la condition de pouvoir céder son entreprise s'il s'apercevait qu'elle n'était pas lucrative. Le département a alors cru préférable de demander immédiatement des soumissions. Pouliot, l'ancien courrier d'entreprise, a consenti à faire le service temporairement à raison de $175 par année, mais il n'a reçu ce prix-là que pour deux mois. Après la demande de soumissions, l'entreprise a été adjugée à Couillard au prix de $98 par année.

DESTITUTIONS.

M. PAQUET demande:

Quel est le nombre et quels sont les noms des receveurs de la poste destitués dans le comté de l'Islet, depuis le 25 juin 1896 au 1er janvier 1900?

M. PELLETIER: Sept receveurs de la poste ont été congédiés. Voici les noms des bureaux de poste et des receveurs: Elgin-Road, S. Saint-Pierre; Garneau, J. B. Pelletier; Lamartine, F. Deschêne; l'Anse-à-Gilles, O. Langelier; Saint-Jean-Port-Joli, H. N. Fournier; Sainte-Louise, H. Potvin; Saint-Michel de l'Islet, Thomas Gouchette.

*M. MURPHY demande:

1. W. F. Slack a-t-il été destitué de son emploi de pointeur au département des Travaux publics à Ottawa?
2. Dans l'affirmative, quelle est la raison de cette destitution, et à la demande de qui a-t-elle été faite?
3. Qui a rempalcé M. Slack?
4. Cette nomination a-t-elle été faite par la commission du service civil après un examen de concours? Dans la négatve, par qui a-t-elle été faite?

M. ROGERS:

1. Oui.
2. M. Slack a été destitué à la suite d'une enquête conduite par M. R. V. Sinclair, avocat.

3 et 4. Aucun remplaçant n'a été nommé encore à M. Slack.

M. BOULAY demande:

M. Napoléon Isabelle, ouvrier de Lévis, employé sur le chemin de fer Intercolonial, a-t-il été renvoyé? Dans l'affirmative, quand?

M. COCHRANE: Non.

DISETTE DE FOIN DANS LA NOUVELLE-ECOSSE.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Avant de proposer de lever la séance, je désire donner quelques renseignements à mon honorable ami d'Antigonish qui a demandé l'autre jour si certaines demandes étaient venues aux oreilles du gouvernement de la part des comtés de l'est de la Nouvelle-Ecosse relativement au transport libre du foin sur le chemin de fer intercolonial. Le gouvernement a reçu des plaintes des comtés d'Antigonish et de Guysborough et de l'île du Cap-Breton au sujet de la disette de foin dans cette région et la nécessité d'accorder le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial. Le gouvernement a pensé que s'il était nécessaire de venir en aide à cette partie du pays, il valait mieux que ce fût par un don en argent plutôt qu'au moyen du transport libre du foin, afin qu'aucune injustice ne fût causée aux autres parties du Canada desservies par le chemin de fer intercolonial et par d'autres chemins de fer.

Le Gouvernement désirant faire tout ce qui était nécessaire pour venir en aide aux cultivateurs des comtés ci-dessus mentionnés a fait faire une enquête complète par le département de l'Agriculture, et a pris d'autres moyens de se renseigner sur l'état des choses dans la partie est de la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton.

Les conditions révélées par cette enquête ne sont pas telles qu'un octroi spécial soit nécessaire. Dans certaines parties de ces comtés il y a certainement une disette très regrettable de foin, mais à moins que l'on adopte une politique permanente d'aide spéciale dans tous les cas de mauvaise récolte, le Gouvernement ne croit pas qu'il soit bon d'accéder aux demandes qui lui ont été faites dans le cas présent. D'après les rapports qui ont été faits au gouvernement les conditions ne sont pas aussi graves et la disette pas aussi grande qu'en 1904; d'un autre côté les mêmes rapports indiquent qu'il y a un surplus considérable de foin dans la partie ouest des provinces et dans le Nouveau-Brunswick.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

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

Copie de toutes lettres, télégrammes et autres correspondances échangés entre le département des Postes et MM. A. de L. Macdonald, Elzéar Monpetit et tous autres relativement au changement des maîtres de poste à l'île Perrot-nord, île Perrot-sud, Vaudreuil-Station, Roquebrune, Saint-Lazare-Village, Mont-Oscar, Pointe-Fortune; copie du rapport du commissaire enquêteur dans chacun de ces cas quand il y a eu enquête; copie des correspondances échangées entre les parties déjà nommées relativement au nouvel édifice des postes à Rigaud; copies des correspondances échangées entre les parties déjà mentionnées relativement aux bureaux de poste nouvellement nommés, Choisy et Demartigny.—M. Boyer.

Copie de tous les documents, lettres, correspondance, mémoires, etc., reçus par le très honorable premier ministre et l'honorable ministre de la Justice, depuis le 1er janvier 1912, en rapport avec une demande de la part des juges de cours de comté d'une augmentation d'appointements, et d'une modification à apporter à la loi des juges en ce qui touche l'allocation de retraite.—M. Proulx.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département du gouvernement concernant la destitution de Rufus D. Carrigan, maître de poste à Sand-Point, comté de Guysborough (N.-E.), et dans le cas où une enquête a eu lieu, les noms de tous les témoins interrogés; et un état détaillé des frais de ladite enquête.—M. Sinclair.

Copie de tous papiers, lettres, documents et ordres concernant la destitution de Fred. Heetz, gardien de la salle d'armes à Kentville (N.-E.), et la nomination de William Troop comme son successeur. Aussi, relevé des articles emmagasinés dans ladite salle d'armes en 1910, 1911 et 1912, respectivement.

Aussi, copie de tous ordres et règlements concernant les devoirs dudit gardien.—M. Macdonald.

Copie de tous arrêtés du conseil, lettres, télégrammes et autres documents officiels de toute nature dans le département des Douanes, concernant la saisie de vingt chevaux de John Gobel, pour entrée en contrebande des Etats-Unis sur la frontière près de Coutts ou Writing-on-Stone, entre le 20 et le 28 février 1911.—M. MacNutt.

Copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes et documents officiels de quelque nature que ce soit en la possession du département de l'Intérieur, en rapport avec les ventes de terres des écoles dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, effectuées depuis le 12 octobre 1911.—M. McCraney.

Copie de tous les documents, requêtes, correspondance, rapports d'experts ou de fonctionnaires, décrets du conseil, etc., en la possession du département de la Marine et des Pêcheries, ou de l'un ou l'autre des départements de l'administration, au sujet de la pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique.—M. Sinclair.

Relevé faisant connaître en détail le nombre d'employés publics destitués jusqu'à ce jour, par l'administration actuelle dans le comté de Prince (I.P.-E.), les noms de ces employés, la raison de leur renvoi, les plaintes portées contre eux, toute la correspondance s'y rattachant; copie des témoignages et des rapports d'enquête, de là où l'on a tenu des enquêtes; aussi, les noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par suite de ces destitutions, et les noms des personnes qui ont recommandé la nomination des nouveaux titulaires.—M. Richards.

Copie de toutes correspondances échangées entre le département de la Marine et des Pêcheries et le député de Témiscouata, et toutes autres personnes concernant le placement d'une lumière ou de feux d'alignement sur le quai de l'Ile-Verte, dans le comté de Témiscouata.—M. Paquet.

Copie de tous documents, correspondances, mémoires, rapports, demandes d'enquêtes, de nominations de commissions et autres documents relatifs à l'étude des causes de la dépopulation des campagnes et de la vie chère dans les provinces de l'est de la Puissance.—M. Paquet.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Mme M. C. Gaudet, directrice de poste à Pubnico-West, comté de Yarmouth (N.-E.), de la preuve faite, et du rapport du commissaire enquêteur, M. Lane, à ce sujet; aussi, état détaillé des frais de ladite enquête.—M. Law.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Jesse L. Morton, maître de poste à Lower-Argyle (N.-E.), de la preuve faite, et du rapport du commissaire enquêteur, M. Lane, à ce sujet; aussi, état détaillé des frais de ladite enquête.—M. Law.

Copie du mémoire présenté au Gouvernement au cours de la session de 1911-12, par une délégation du gouvernement de l'île du Prince-Edouard, demandant que la subvention provinciale soit augmentée, et dont copie a été déposée sur la table de la Chambre par le ministre des Finances à la dernière session du

Parlement, mais qui ne paraît plus être parmi les archives de la Chambre.—M. Hughes (King) (I.P.-E.).

(La séance est levée à onze heures un quart du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 11 février 1913.

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

INEXACTITUDES DES REPONSES OFFICIELLES.

M. H. BOULAY (Rimouski) (texte): Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire attirer votre attention sur certaines réponses qui sont faites aux questions que nous posons, réponses qui ne sont pas suivant la vérité, parfois.

J'aime bien à porter la responsabilité des demandes que je fais, mais je n'aime pas qu'on m'attribue, par exemple, des destitutions dans mon comté dont je n'ai pas fait la demande, et pour lesquelles le parti libéral est responsable. Ainsi dans une réponse à une question de M. Lapointe, député de Kamouraska, en date du 27 janvier 1913 demandant:

Combien d'employés du ministère des Travaux publics ont été destitués dans le comté de Rimouski depuis le 21 septembre 1911, et quels sont les noms desdits employés?

On m'attribue, dans la réponse du ministre des Travaux publics, la destitution de Achille Durette pour laquelle le parti libéral est responsable. Cet homme a été destitué avant le 21 septembre 1911.

Je veux bien être responsable pour les destitutions que j'ai demandées, mais je ne veux par porter de responsabilité pour les autres.

Dans une autre demande pour production de documents, en date du 14 janvier 1913, comportant la liste des messagers de la Chambre des communes, et la date de leur entrée en service respectivement...

M. l'ORATEUR: L'honorable député demande-t-il à fournir des explications d'une nature personnelle? La discussion d'une question quelconque ne saurait être permise en ce moment, et je prie l'honorable député de vouloir bien dire s'il soulève une question de privilège?

M. BOULAY: Je pense être en règle en disant ce que je dis.

M. l'ORATEUR: Je désire savoir si l'honorable député soulève une question de privilège, ou pose une question?

M. BOULAY: C'est une question de privilège que je soulève.

M. l'ORATEUR: L'honorable député aura-t-il l'obligeance de dire en quoi consiste sa question de privilège?

M. BOULAY: Il s'agit d'une réponse à une question pour la production des noms des messagers de la Chambre des communes. Je constate que la liste que l'on m'a fournie n'est pas exacte; ainsi les noms de certains messagers y manquent. Je ne vois pas pourquoi on a omis les noms de ces messagers. Ainsi, M. Patry, qui est messager permanent depuis un grand nombre d'années, ne figure pas dans cette liste. Ailleurs, on a donné le nom d'un employé du nom de Coffin, et on indique qu'il est employé depuis le 15 novembre 1911, tandis qu'il n'est entré en fonctions que le 23 janvier 1912.

M. l'ORATEUR: Je crois comprendre que l'honorable député discute le contenu d'une pièce qui a été déposée sur le bureau. Cela ne peut lui être permis dans le moment ou de cette façon. Il peut faire mettre au Feuilleton un avis de motion dans ce but; mais de la manière qu'il s'y prend, ce n'est pas régulier.

REPONSES LONGUES A DES QUESTIONS.

M. GAUVREAU: Le ministre des Chemins de fer a déposé sur le bureau la semaine dernière une réponse à une question de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) relative aux agents percepteurs de l'Intercolonial. Je ne vois pas apparaître cette réponse aux Débats. J'aimerais à avoir une décision sur le point de savoir si le relevé qui a fourni cette réponse ne doit pas être consigné tout au long au compte rendu des Débats.

M. COCHRANE: J'ai répondu à la question d'une manière aussi complète qu'il était possible.

M. GAUVREAU: Le ministre n'est pas en faute.

M. l'ORATEUR: Il est d'usage, je pense, de ne pas imprimer entièrement les réponses qui renferment des états assez longs ou des tableaux quelque peu élaborés. Dans ces cas, il en est envoyé une copie à l'honorable député qui a fait l'interpellation, et ces états ou tableaux ne sont pas imprimés, à moins que le comité des impressions ne le juge opportun.

M. GAUVREAU: Comment le public saura-t-il ce que la pièce renferme? Je désire, s'il est possible, que cette pièce soit reproduite dans les Débats.

M. l'ORATEUR: A moins que je ne fasse erreur, ce n'est pas la coutume de faire imprimer de telles réponses.

Sir WILFRID LAURIER: Je crains qu'il n'y ait un malentendu quelque part. La règle a été, je crois, de faire imprimer dans le compte rendu des Débats les réponses données à toutes les questions. Il s'agit ici d'une réponse faite à une question posée par un député.

M. GAUVREAU: C'est une pièce très intéressante, et nous la voulons.

M. BORDEN: J'ai toujours pensé que, longues ou brèves, les réponses étaient toujours imprimées dans les Débats.

M. l'ORATEUR: On me dit que, dans le cas de réponses longues et contenant un grand nombre de chiffres, il n'a pas été d'usage de les reproduire dans les Débats.

M. BORDEN: Je ne le savais pas.

M. BUREAU: Quelle est la règle?

Sir WILFRID LAURIER: La règle est qu'elles doivent être imprimées. Nous aurons probablement cette année un fort excédent, et nous pouvons bien nous payer ce luxe-là.

M. l'ORATEUR: Je ne suis après tout que l'humble serviteur de la Chambre, et je veux bien faire comme elle décidera. Mon seul désir est de faire observer les règles et coutumes en vigueur quand j'ai été nommé président, et je sais que, dans de pareils cas, la réponse souvent n'a pas été imprimée. Je me souviens, en effet, d'avoir eu l'occasion de consulter des pièces un peu longues que l'on n'avait pas reproduites dans les Débats.

M. BORDEN: Personne, monsieur l'Orateur, n'a eu en tout ceci l'intention de vous reprocher quoi que ce soit. J'ai simplement dit que j'avais pensé que les réponses aux questions étaient toujours imprimées, par la raison qu'elles font partie du compte rendu des Débats, et je ne savais pas que jamais il eût existé une pratique autre que celle-là. S'il a existé une telle pratique, peut-être serait-il bon que les fonctionnaires de la Chambre soumissent la chose à un nouvel examen. La réponse à une question devrait nécessairement, dans le cours ordinaire des choses, faire partie du compte rendu des Débats. Jusqu'à l'heure où nous avons décidé d'accepter les réponses écrites, toute réponse avait été imprimée dans les Débats dont elle faisait partie. Quand il est fait une interpellation à laquelle il est donné une réponse devant la Chambre, cette réponse entre dans les procès-verbaux de nos délibérations. Je ne conçois pas que la nouvelle pratique des réponses écrites doive rien changer à cette règle. J'étais du comité qui, chargé de remanier les règles de la Chambre, y a fait le changement dont je parle, et personne de ce comité, non plus que de la Chambre, n'a songé, je pense, à modifier la règle sur ce point.

M. EMMERSON: J'avais fait une interpellation à laquelle mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux a répondu par écrit. Une partie de sa réponse a été imprimée, mais non le tout. Il m'en a fait parvenir une copie, il est vrai; mais cela ne satisfait pas, je pense, aux règles de la Chambre. Il va sans dire que le ministre n'est pas à blâmer.

M. GAUVREAU: J'ai eu besoin de cette pièce, et j'ai dû m'adresser au greffier. J'ai été obligé de la traduire moi-même, et cela me paraît bien peu juste.

M. l'ORATEUR: Une règle existe qui n'a pas été observée jusqu'ici, et, puisque que c'est apparemment le désir de la Chambre que de telles réponses soient imprimées, je verrai à ce qu'elles le soient à l'avenir. J'avoue que c'est aussi mon désir, et je crois que cela vaut mieux.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LA RESOLUTION RELATIVE AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion du très honorable M. Borden tendant à la 2e lecture du projet de résolution adopté en comité général, ayant pour objet d'augmenter les forces navales actives de l'empire, et sur l'amendement déposé par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Monsieur l'Orateur, je pense n'avoir pas besoin de m'excuser sur l'attitude que j'entends prendre sur une mesure que je regarde comme étant la plus importante qui, depuis la Confédération, ait été soumise au parlement canadien. Comme mon honorable ami de Sunbury-et-Queen (M. MacLean) a débuté vendredi par dire qu'il abordait l'étude de cette question en impérialiste fervent, je débuterai, moi, en disant que je parle en bon Canadien, et comme tel je suis imbu de cet impérialisme si bien décrit par lord Rosebery. A mon sens, qui sert le Canada sert l'empire. Si j'étais ennemi de l'empire britannique, j'applaudirais des deux mains à la proposition dont la Chambre est saisie. Il se peut, monsieur l'Orateur, que le peuple canadien veuille une fois payer tribut à la mère patrie, il se peut qu'il veuille le lui payer deux fois, mais ne pensez-vous pas que, si le lien est par trop tendu, il ne se brise.

M. SCHAFFNER: Pas de danger. Laissez donc!

M. LEMIEUX: Avec cette résolution, si elle est votée, va poindre l'aurore d'un nouveau régime dans nos relations avec la métropole. Celle qui a été unanimement adoptée par cette Chambre au mois de mars

1909 aurait dû être le lien qui, en fait de défense navale, eût réuni tous les Canadiens. Le Gouvernement toutefois s'est dédit sur ce point. Les amarres de la flotte tant vantée du Canada ont été coupées, et l'on nous dit, maintenant, que, à la place de cette marine, il nosu faudra offrir à l'amirauté trois dreadnoughts comme gage de notre fidélité à la mère patrie. En tant que Canadien, en tant que libre sujet de l'empire, je réprouve cette politique, et je la réprouve sans aucune réserve.

J'éprouve en abordant cette question une certaine répugnance. Appartenant à la minorté dans cette Chambre et dans le pays, je me sens quelque peu gêné. Quoi qu'il en soit, je dirai toute ma pensée. Permettez-moi de dire dès l'abord, à titre de représentant de la minorité, que les Canadiens français se rendent parfaitement compte des droits, des avantages et des libertés dont ils jouissent dans l'empire, et que, par suite, ils rendent hommage au drapeau qui fait honneur à ses obligations. Ce n'est, monsieur l'Orateur, un secret pour personne—la chose est évidente pour tous—et je suis heureux de déclarer, en face de la Chambre et du pays, que, parmi cette population hétérogène, aucun élément n'est, plus que la minorité canadienne-française, soucieux de maintenir dans son intégrité le lien britannique. On connaît l'histoire de ce pays, et l'on sait que, sous aucun régime et dans nulle autre partie du monde, une minorité ne jouit de droits aussi étendus, d'une liberté aussi grande que mes compatriotes. Ceci, nous le devons à la munificence de la métropole, à la générosité, à la libéralité de la couronne britannique. On sait, monsieur l'Orateur, ce qui est arrivé à la Louisiane, après son annexion aux Etats-Unis; on sait pareillement qu'à l'époque où fut adopté par le parlement impérial l'Acte de Québec, les colons américains ont invoqué, comme un de leurs griefs contre la mère patrie, le fait même de cet acte qui conférait des droits, des privilèges et des libertés aux nouveaux sujets de l'Angleterre. Nous sommes donc sujets anglais, et nous sommes fiers de l'être; mais nous sommes en même temps sensibles à tout changement qui peut survenir. Il n'y a pas d'annexionistes dans la province de Québec, et l'on n'y trouve pas non plus de séparatistes.

Permettez-moi de vous rappeler un incident arrivé il y a quelques années. S'adressant à l'un des prélats les plus distingués du Canada français, un de nos anciens gouverneurs exaltait les avantages de l'impérialisme, et le pressait de prêter son influence à la cause impérialiste. A quoi le prélat répondit: "Milord, nous sommes si heureux comme cela que la seule idée d'un changement nous fait peur." C'est là le véritable état d'âme de tous les Canadiens-français de la province de Québec. Ils ont conservé leur langue, ils gardent pieusement leurs traditions nationales; mais, en même temps, ils sont imbus de l'idée que la forme anglaise de gouvernement est la meilleure et que les institutions dont ils jouissent devraient ne pas subir de modifications. Ils apprécient la valeur du gouvernement responsable, cette grande conquête du dix-neuvième siècle; ils respectent les traditions de l'Angleterre, et, s'ils réprouvent avec autant d'énergie le changement qui est à la base de la proposition du ministère, c'est parce que cette forme de gouvernement constitue le lien qui rattache les uns aux autres les divers pays dont se compose l'empire.

Comme je le disais tantôt, la question est très complexe; elle est grosse de difficultés et de dangers. Il y a eu dans l'histoire du Canada des dates et des faits plus saillants, mais nulle question plus importante que celle dont la Chambre est présentement saisie, et nos honorables amis de la droite ne doivent pas s'étonner si, avant de prendre une décision, nous tenons, nous les membres de la gauche, à discuter la chose en elle-même.

Nous sommes, à vrai dire, au tournant de notre histoire. Nous avons à faire un pas en avant ou un pas en arrière. J'ai été péniblement affecté d'entendre le très honorable premier ministre dire, le jour où il a présenté cette résolution à la Chambre, que, selon lui, le Canada ne serait pas en mesure de se créer une marine d'ici à vingt-cinq ans, que dis-je, d'ici à cinquante ans. Ces paroles du premier ministre, selon moi, coûteront au prestige du Canada plus que les 35 millions qui sont offerts par cette résolution.

J'ai été surpris et scandalisé d'entendre le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), le chef du service naval, déclarer que nos nationaux ne pourraient pas s'enrôler dans la marine militaire et qu'il s'écoulerait de longues années avant que les Canadiens fussent parfaitement dressés à ce service. Je n'ai toutefois nullement été surpris d'entendre le ministre des Postes (M. Pelletier) affirmer qu'il serait plus économique d'engager des marins, de louer, comme cela se faisait jadis, les services de mercenaires étrangers. Il a rapetissé la question; devrais-je dire que le ministre l'a réduite à sa taille? Il me remet en mémoire ce célèbre conventionnel, l'abbé Siéyès, qui passa à travers les horreurs de la révolution française, siégea à la Convention, vota la mort de Louis XVI, bref, fut témoin de tous ces jours tragiques. Lorsque l'empire fut accompli, quelqu'un lui demanda: "Monsieur l'abbé, qu'avez-vous fait durant tout ce temps?—"J'ai vécu, répondit-il avec mélancolie."—Je me demande si l'honorable ministre qui, entre parenthèses, a plutôt joué le rôle d'un Robespierre ou d'un Marat, en guillotinant les libéraux, depuis qu'il est au pouvoir, je me de-

mande, dis-je, si, à l'instar de l'abbé Siéyès durant la révolution, il a même vécu? A-t-il vécu notre vie nationale? A-t-il lu l'histoire du Canada depuis un quart de siècle? Sa manière d'aborder la question, de la discuter, l'importance qu'il y a attachée, tout cela me fait croire qu'il n'a ni vécu la vie ni lu l'histoire du pays, depuis un quart de siècle. Eût-il lu l'histoire de son pays, il saurait qu'il se dresse devant nous des problèmes autrement graves que celui de payer à nos marins une rétribution quotidienne de cinquante centins. Jetant un regard vers le passé, il aurait pu apprendre, en lisant notre histoire, que le Canada a réglé définitivement la question du gouvernement responsable et que la Confédération a été l'œuvre de celui-là même qu'il se donne pour ancêtre,—je plains les mânes de Cartier. Il aurait ainsi appris que depuis un quart de siècle, le Canada, de simple colonie qu'elle était, est devenu un dominion jouant un rôle prépondérant parmi les nations alliées qui constituent aujourd'hui l'empire et que, grâce au gouvernement Laurier, le Canada a fait d'énormes progrès. Ce n'est donc pas cette minime question de salaire quotidien de vingt-cinq centins qui compte dans la solution d'un problème comme celui qui se dresse devant le pays à l'heure qu'il est.

La genèse de cette mesure hybride se trouve dans la divergence de vues que professent les ministres. Vous le savez mieux que personne, monsieur l'Orateur, puisque du banc même que j'occupe en ce moment, vous avez, vingt-cinq ans durant, suivi les événements politiques au pays; vous avez assisté au grand débat sur la marine qui se déroula ici en 1909, et vous vous le rappelez, lorsque le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) présenta sa célèbre résolution, le 29 mars de cette même année, c'était à l'époque de la panique allemande, désormais historique. Il existait alors une urgence réelle; le peuple canadien, l'empire britannique tout entier étaient convaincus de l'existence d'une crise; et cependant le premier ministre du jour et son collègue le ministre du Commerce ne tinrent aucun compte de cette panique, oublièrent cette crise et combattirent vaillamment et noblement en faveur d'une marine canadienne, contre l'idée d'un tribut. Et voici que cette année, à notre surprise, le Gouvernement nous présente cette mesure d'un tribut, parce qu'il y a urgence, prétend-il. En Angleterre personne ne songe à pareille urgence; personne ne croit à l'existence d'une crise; et cependant voilà que le Gouvernement s'avise de dire qu'il existe une crise, ou plutôt qu'elle a existé; car, depuis Noël, cette crise tant redoutée, a été mise au rancart, on l'a reléguée chez l'antiquaire, parmi les vieux meubles de l'époque jacobite et la vieille argenterie de Sheffield. Voilà déjà plusieurs semaines qu'il n'est plus beaucoup question d'urgence ni de crise. Le ministre du Commerce, en esprit averti qui a le sens de l'originalité, a découvert que le mot "besoin" figurait dans la résolution de mars 1909, et voilà qu'il se cramponne en désespéré à ce vocable et l'épèle "n-e-e-d". Oui, monsieur l'Orateur, il existe ce besoin. Mais comment et où a-t-il pris naissance? Monsieur l'Orateur, ce "besoin" est la progéniture des exigences politiques; c'est le fruit honteux du sordide compromis intervenu entre les jingos à tous crins et le nationalistes exagérés. Oh! non, pas tous les nationalistes, mais seulement les pusillanimes, les âpres à la curée, les chercheurs de clientèle politique, les créchards, ceux qui entrèrent en scène au cours de l'élection de Drummond-Arthabaska *tragedianti* et qui, aujourd'hui sont à la remorque du ministre des Postes, *comedianti*.

En toute justice pour le ministre des Postes, je dois ajouter que c'est un érudit en droit et en histoire constitutionnelle. Sans doute, il ne l'avouerait pas publiquement, mais je le sais, dans son for intérieur il en conviendra, la coalition figurant dans ce cabinet est le plus grand scandale constitutionnel qui ait jamais éclaboussé un parlement britannique. Monsieur l'Orateur, avez-vous jamais vu des ministres d'Etat, membres d'un même cabinet, séparés par une divergence absolue de vues sur la plus importante question politique du jour? Vous avez vu George Brown donner la main à sir John Macdonald; ils firent alliance sur la question de la confédération, le suprême problème du jour, et la confédération une fois réalisée, George Brown rentra dans le giron du parti réformiste et dirigea les forces libérales. Vous avez vu en Angleterre M. Chamberlain, un fervent du radicalisme, vers 1880, passer dans le camp tory, contre le bill du Home Rule. C'était là, dans les deux cas, une alliance honorable. Chamberlain combattait pour ce qu'il croyait être les plus chers intérêts du Royaume-Uni, quand il passa dans le camp des unionistes; il fit alliance avec lord Salisbury, M. Balfour et autres sur cette importante question. Ils n'envisageaient pas du même œil les autres questions; mais celles-ci s'évanouissaient en présence de celle-là. Le Home Rule pour Chamberlain, la confédération, pour George Brown, voilà ce qui les autorisa à faire alliance avec leurs adversaires. Mais dans le cas dont il s'agit ici, je le répète, c'est un scandale; une éclaboussure pour les institutions parlementaires de voir réunis au sein du même cabinet des ministres qui, on le sait, professent des opinions diamétralement opposées sur toutes les questions vitales du jour. On se rappelle ce que dit un jour lord Melbourne à ses collègues: "Messieurs, peu importent les opinions que nous profes-

sons; mais, ne l'oubliez pas, il faut que nous professions tous les mêmes opinions en présence du public." Dans ce Gouvernement-ci on voit figurer royalistes et républicains, et le premier ministre me remet en mémoire Mirabeau faisant des avances aux royalistes et coquetant avec les républicains. On voit ici coalisés guelfes et gibelins, partisans de Lancaster et gens d'York, alliance, en vérité, des plus impie. Cela me rappelle la description que Burke donne du gouvernement de lord Chatham dans une de ses fameuses harangues. Permettez-moi de vous en donner lecture, monsieur l'Orateur; cela rafraîchira peut-être vos souvenirs des classiques. Ecoutons donc Burke, parlant du cabinet de Chatham:

Il a formé un cabinet tellement bigarré, si tavellé; il a réuni une pièce de menuiserie si curieusement découpée et si singulièrement assemblée à queue d'aronde; un meuble de si curieuse incrustation; une mosaïque tesselée sans ciment, ici un peu de pierre noire, là un peu de pierre blanche; patriotes et courtisans, amis du roi et républicains, whigs et tories, faux amis et ennemis, qu'en vérité ce cabinet offre un assemblage des plus singuliers mais qu'on ne saurait toucher avec sécurité et qui offre peu de stabilité.

Que les membres du cabinet soient divisés d'opinion sur la question de la marine, c'est ce qui ne saurait faire doute. Faut-il revenir sur ce que j'ai lu et entendu, avec toute la province de Québec, durant la mémorable campagne de 1911? Je citerais de copieux extraits des discours prononcés durant cette campagne, si je n'en rougissais pour ma province. Qu'il suffise de dire que les représentants de la faction nationaliste au sein du cabinet, j'entends la faction pusillanime des nationalistes, était hostile à toute marine, à tout tribut, et de fait, à toute mesure quelconque; mais, surtout ils s'écriaient: "Il nous faut un plébiscite ou un référendum". Voilà ce qu'ils ont déclaré sur tous les tréteaux de la province de Québec. Si je n'en rougissais pour ma province, je répèterais les paroles du ministre des Postes, celles du secrétaire d'Etat et du ministre du Revenu de l'intérieur.

Des VOIX: Répétez-les donc.

M. LEMIEUX: Je répèterais les paroles entendues avant le 21 septembre 1911; mais encore une fois, je craindrais de ternir le beau nom de ma province. Je me bornerai à rappeler une phrase détachée du discours prononcé par le ministre du Commerce, avant les vacances de Noël: "Admettons, dit-il, qu'il existât deux factions et que la faction nationaliste fût hostile à notre contribution d'urgence",—et d'un ton de triomphe, le ministre demande à la Chambre: "Qui a gagné en dernier lieu? Qui l'a emporté?"—Croyez-vous que les jingos l'aient emporté? Les deux factions ont gagné, c'est le Canada qui a perdu.

Dans quelles circonstances le premier ministre est-il parti pour l'Angleterre? Vous vous rappelez la promesse qu'il fit vers les derniers jours de la session, au moment même où la législature allait expirer; premièrement c'est que la loi de la marine serait révoquée; deuxièmement qu'il irait en Angleterre et là obtiendrait pour le Canada voix au chapitre dans les affaires de l'empire.

Ici encore, le premier ministre et les nationalistes, ses alliés, élaboraient un projet en vue de plaire aux deux groupes. En 1910, un des nationalistes le plus en évidence, je devrais dire le chef des nationalistes au Canada, dont je puis parler sans trop de ménagement, puisqu'il ne professe guère d'amitié à mon endroit, M. Bourassa, dis-je, celui-là même qui a détenu ici un mandat électif pendant plusieurs années, proposa à une assemblée d'électeurs à Saint-Eustache la résolution que je vais lire. Il y a quelques semaines, sous sa propre signature, il affirmait qu'il avait lui-même rédigé le texte de cette résolution, en collaboration avec l'ancien ministre des Travaux publics (M. Monk), dont je regrette l'absence de cette Chambre en ce moment, ainsi qu'avec le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) et plusieurs autres alliés nationalistes. Voici le vœu proposé par M. Bourassa, à cette assemblée:

Mais confiants dans la grandeur et la force des principes de la centralisation et d'autonomie solennellement proclamés et reconnus depuis un demi-siècle par les autorités britanniques et par celles du Canada, nous sommes hostiles à toute nouvelle politique qui nous entraînerait dans des guerres lointaines, étrangères au Canada, et cela surtout, tant que les colonies autonomes de l'empire ne participeront pas, sur un pied d'égalité, à l'autorité souveraine sur les questions se rattachant à l'armée et à la flotte impériales, aux traités de paix et d'alliance aux relations extérieures, au gouvernement de l'Inde et des possessions de la Couronne.

M. Bourassa avait taillé là une rude besogne au premier ministre du Canada; mais le premier ministre était à la hauteur de cette tâche. Il irait en Angleterre, déclara-t-il donc, et tenterait tous ses efforts pour obtenir en faveur du Canada cette participation aux affaires de l'Empire britannique.

Ce n'est pas tout. Durant la dernière lutte électorale, le député qui représentait alors la circonscription du ministre actuel des Chemins de fer et des Canaux et qui fait partie maintenant du Sénat, invita ce même M. Bourassa à parler dans Ontario-nord où il y a un certain nombre d'électeurs canadiens-français. J'ai vu dans cette région, pas plus tard que l'automne dernier, quelques-unes des anciennes banderolles avec l'inscription "Hourra pour Bourassa et pour Borden!" Voici les paroles

que M. Bourassa a prononcé à Sudbury le 18 septembre 1911:

Je prétends qu'aucun gouvernement, qu'il soit conservateur ou libéral, dirigé par un Anglais ou par un Français, n'a le droit de venir nous lancer dans une guerre hors des frontières du Canada, tant que les Canadiens n'auront pas la même autorité que la population de l'Angleterre dans la déclaration de guerres semblables.

Remarquez que ce qu'a dit M. Bourassa est à peu près la même chose que le très honorable premier ministre avant son départ pour l'Angleterre. M. Bourassa, cependant, n'est pas un personnage sur lequel on peut toujours compter. Il traça son devoir au premier ministre; mais, aussitôt après le départ de mon très honorable ami, il prit sa plume et écrivit un article très remarquable dans le "Canadian Courrier" pour détruire l'argument même qu'il avait avancé en faveur d'obtenir une voix dans la direction des affaires de l'empire. Le premier ministre était parti et il n'a pas lu probablement l'article, mais permettez-moi de lui dire que M. Bourassa, l'auteur de la résolution de Saint-Eustache, l'orateur de Sudbury, a écrit dans un article du "Canadian Courrier" que ce programme était absolument inapplicable au Canada.

Vous avez ainsi en peu de mots, monsieur l'Orateur, toute la genèse de cette contribution en vue d'une circonstance critique. Comment puis-je arriver à cette conclusion? Ce n'est que trop clair. Ce programme aujourd'hui tant vanté, d'avoir une voix dans les affaires de l'empire, satisfait les jingos. Mon ami, M. Denison, de Toronto, a travaillé sans relâche pendant des années afin d'obtenir cette participation du Canada aux affaires de l'empire. Avant tout je le répète, il satisfait les jingos et les semeurs de panique en autant qu'il diffère de notre projet d'une marine canadienne. La nomination d'un ministre au comité de défense impériale sera, suivant eux, le premier pas en faveur de la fédération impériale. Je vois d'ici mon honorable ami le député d'Argenteuil (M. Perley) discutant avec les ministres anglais les problèmes de l'empire. Ce doit être un plaisir pour le député d'Argenteuil de penser aux avis qu'il donnera sur la question du Thibet, sur les traités avec l'Abyssinie, sur le partage de la Perse et sur les points noirs dans les Balkans.

Ce programme apaise les nationalistes. Comment cela? "C'est seulement un présent d'argent offert une fois pour toutes, dit en effet le directeur général des Postes. Vous n'entendrez jamais plus parler de contributions." Ce sont ses paroles dans la province de Québec. "Avec cette contribution d'urgence, mères et sœurs on n'éventrera plus de Canadiens, il n'y aura plus de guerres, nous aurons des mercenaires à trente sous par jour et ils combattront pour vos maris et vos frères."

Croyez-vous, monsieur l'Orateur, que j'exagère? Oh! non, car l'homme aux instincts sanguinaires, d'après les affirmations du directeur général des Postes aux yeux de la province de Québec, c'est mon très honorable ami le chef de l'opposition.

J'ai sous la main l'autorité par excellence, "l'Evénement", dont mon honorable ami le ministre des Postes a la propriété et le contrôle. Or ici, dans le numéro du 19 décembre 1912 nous avons in extenso le bouillant discours jingo prononcé par l'honorable ministre dans cette enceinte et il est précédé de quelques mots où je crois reconnaître son adresse subtile. Comment s'exprime-t-il? Oh! il fait pleuvoir les coups d'une main vigoureuse sur ces supports de Satan, Laurier, Béland, Bureau et Lemieux—en réalité j'étais absent ce jour-là—qui bondissaient sous les coups de sa cravache. Permettez-moi de vous lire et de vous traduire exactement les titres du discours. "Les libéraux veulent l'impôt de guerre et le tribut du sang." Vous avez là une exemple de ce qui est réservé aux libéraux de la province de Québec aux prochaines élections générales, quand, nous tordant sous le fouet du ministre des Postes, nous serons livrés aux verges. Voici comment il parle à l'habitant de Québec: "Oh mes compatriotes, cette contribution d'urgence ne veut rien dire. Il ne s'agit que de quelques dollars; vous n'en entendrez plus parler; Ontario les paiera; l'Ouest les paiera; vous ne les paierez jamais et vos fils ne vous seront pas arrachés comme veut le faire cet infâme Laurier. Pas de tribut du sang, pas d'impôt de guerre, c'est notre programme; non jamais les fiancés ne seront séparés de leurs belles dans ce bon vieux Québec." Comme je l'ai dit, monsieur l'Orateur, tout cela est très adroit car, en vérité, cette politique plaît également aux jingos et aux nationalistes. Mais en fin de compte personne n'est dupe; ce programme porte avec lui sa propre condamnation. Ce n'est pas un programme canadien, ce n'est assurément pas un programme anglais. En d'autres termes, c'est un moyen d'applaudir le prédicateur et d'échapper à la quête. C'est une façon d'ajouter $3,000,000 au fardeau déjà porté par les contribuables anglais pour l'entretien de la défense navale. Nous leur envoyons trois bateaux vides, trois bateaux fantômes; nous donnons un pourboire à l'Angleterre et nous lui disons: "Allez et laissez-nous en paix."

L'autre soir, mon honorable ami de Sunbury-et-Queen (M. H. H. Maclean) nous a demandé d'accepter la parole du très honorable premier ministre au sujet de l'urgence. En Angleterre, a-t-il ajouté, des questions de ce genre et de cette importance sont soustraites aux discussions de

partis. Le programme naval, la défense du territoire, les affaires étrangères échappent, heureusement, aux luttes des partis politiques. Nous pourrions, certes, faire de bons emprunts à l'Angleterre, la terre classique du vrai gouvernement. Mais, en nous demandant d'accepter la parole du premier ministre, mon honorable ami a-t-il oublié le langage dont se servait en 1909, le très honorable chef du Gouvernement actuel? En nous disant d'accepter la parole du premier ministre—naturellement s'il s'agissait d'accepter la parole d'un gentleman parlant d'un autre gentleman, ce serait autre chose, à présent je parle seulement du chef de l' " alliance impie "—je demanderai comment pouvons-nous accepter sa parole? L'honorable député de Queen-et-Sunbury veut-il dire que nous devions accepter la parole de l'ancien chef de l'opposition? Il disait en 1909:

Mais, monsieur l'Orateur, à un point de vue constitutionnel et politique, j'y suis opposé...

A des contributions.

...pour plusieurs raisons.

Il n'aurait jamais dû donner les raisons. Il y a des juges dans les Indes qui ne donnent jamais de raisons pour éviter les terribles conséquences d'un appel:

D'abord je ne crois pas qu'on le tolérerait. En second lieu, ce serait une source de frictions. Ce serait une cause de discussions politiques. On critiquerait la nature et le montant de la contribution dans les deux Chambres. Elle ne serait pas permanente ou continuelle. Elle amènerait, si c'était possible, la rupture du lien qui existe actuellement entre le Canada et l'empire.

Quelqu'un m'a interrompu il y a un moment quand j'ai osé dire qu'en tirant sur le lien de soie qui unit l'Angleterre à ses colonies on pourrait peut-être le briser. Mais je viens de donner lecture des paroles du premier ministre du Canada, alors qu'il siégeait sur les bancs de l'opposition. "Elle amènerait si c'était possible, la rupture du lien qui existe actuellement entre le Canada et l'empire." Et n'est-ce pas précisément ce qu'il fait aujourd'hui? On nous demande de croire le premier ministre du Canada. Je crois l'honorable M. Borden ancien chef de la loyale opposition de Sa Majesté. Je trouve dans ses paroles l'argument véritable, l'argument logique qui m'engage à m'opposer à jamais à la politique néfaste qu'il propose. Mon honorable ami de Queen-et-Sunbury dit: le très honorable premier ministre est de bonne foi et nous devrions le croire.

Quant au danger urgent, je n'ai pas besoin de répéter ce qui a été si souvent cité ici—les paroles de M. Asquith, de M. Churchill, de lord Crewe, de lord Morley, de tous les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne, qui ont dit non seulement une fois, mais à diverses reprises, que les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne paraissaient être sous d'heureux auspices, que rien ne justifiait les craintes exprimées par les jingos. D'un côté, nous avons le langage de ces hommes d'Etat, de l'autre, nous voyons le très honorable premier ministre allié avec ceux qui ont clamé durant la dernière campagne électorale que nous ne devions rien à la métropole et on nous demande de nous confier à sa bonne foi!

Mais, monsieur l'Orateur, que l'on commence par ne pas abuser de notre bonne foi. Qui est le mieux renseigné sur l'imminence du danger? M. Asquith qui dit:

Jamais à aucun moment et aujourd'hui même, nous n'avons cessé d'avoir une supériorité navale écrasante contre toute coalition qu'on peut raisonnablement prévoir.

M. Churchill, premier lord de l'amirauté, qui a dit:

Dans les prochains dix-huit mois, l'Allemagne mettra en chantier 21 contre-torpilleurs et nous 43. Il n'y a aucun motif de crainte ou de panique.

M. Bonar Law qui a dit:

Mais en dépit de tout ce qui a été raconté, est-ce que le pays—la Chambre des communes et chacun de nous—peut croire qu'il y a un danger, un danger vital? J'avoue que j'éprouve la plus grande difficulté à le croire moi-même.

Le président qui vient d'être élu en France, M. Poincaré, dit que l'entente entre la France et l'Angleterre est aussi solide qu'elle l'a jamais été dans le passé—et j'espère qu'il en sera toujours ainsi à l'avenir. L'ambassadeur d'Allemagne à Londres s'est déclaré disposé à admettre qu'en raison de la force navale, l'Angleterre devrait occuper le premier rang parmi les puissances maritimes du monde. Le "Times" de Londres déclare que l'établissement de marines locales suffiront aux besoins des conditions actuelles en Angleterre.

De ces déclarations trois choses principales se détachent d'une façon remarquable. Premièrement, quo qu'en dise sir Rodmond Roblin, l'Angleterre ne se traîne pas comme un mendiant; deuxièmement, elle constate avec plaisir et fierté l'établissement de marines locales pour défendre et surveiller le reste de l'empire et troisièmement, connaissant les Anglais comme nous les connaissons, il n'y a aucune crainte dans leur esprit ni aucun désir de recevoir un pourboire de $35,000,000 d'une de leurs colonies.

Quelques orateurs conservateurs ont répété—dans la chaleur des luttes politiques, je veux bien le croire, mais cela a été dit quand même—que l'Angleterre avait besoin

de notre argent pour maintenir sa supériorité navale. Depuis 1896, sous un gouvernement libéral et libre-échangiste, la dette publique de l'Angleterre est allée constamment en diminuant; dans les six années qui ont suivi cette date, la réduction s'est opérée à raison de $55,000,000 par année. Durant la même période, les dépenses occasionnées par la marine ont été payées à même le revenu ordinaire et ces dépenses excédaient celles du reste de l'Europe qui empruntait pour augmenter ses armements.

J'ai sous les yeux le dernier exposé budgétaire dans lequel Lloyd George établit clairement que, sous son administration, la dette nationale de la Grande-Bretagne a été réduite plus qu'elle ne l'a été sous aucun des chanceliers de l'échiquier; la réduction a été plus considérable que sous l'administration de M. Goschen; plus considérable que sous celle de M. Gladstone, de sir Stafford Northcote ou de sir Michael Hicks Beach. Malgré toutes ces réductions, ils ont pu distraire de leur revenu ordinaire des sommes suffisantes pour mettre leur marine à la tête de toutes les marines de l'univers; ils ont accompli plusieurs réformes sociales; ils ont, en sus, institué les pensions aux vieillards et l'assurance contre le chomage et la maladie. Toutes ces réformes ont absorbé des sommes considérables et, néanmoins, l'Angleterre est encore au premier rang parmi les plus riches pays du monde.

Ce n'est pas sans surprise que j'ai lu l'autre jour le compte rendu d'un discours que l'on prétend avoir été prononcé par le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), devant la ligue maritime impériale, en Angleterre. Voici les paroles qu'on lui prête:

> Un simple don en argent n'aurait aucun effet utile... Une contribution en argent pour la marine n'aurait d'autre effet que de permettre au gouvernement libéral de consacrer des sommes plus considérables à d'autres projets de prétendues réformes sociales qui ne sont, en réalité, que des appâts jetés aux électeurs du Royaume-Uni, sans aucun bénéfice pour la marine. Le gouvernement libéral anglais en profiterait pour effectuer, dans le budget de la marine, une réduction proportionnée à la contribution du Canada.

Je laisse de côté cette contradiction flagrante entre la politique actuelle du Gouvernement canadien et cette déclaration du ministre de la Marine et des Pêcheries, mais je proteste contre ce persiflage à l'adresse des réformes sociales réalisées par le gouvernement libéral de l'Angleterre. Il paraît être de mode aujourd'hui parmi les tories et les jingoes d'afficher du mépris pour Lloyd George qui est probablement l'homme d'Etat le plus remarquable de notre génération et un des plus nobles et des plus beaux caractères qui aient jamais illustré le parlement anglais. Permettez-moi de citer ces paroles de Lloyd George:

> La flétrissure infligée au drapeau n'est pas moindre s'il flotte sur des enfants rachitiques, sur des hommes et femmes mal rétribués, mal nourris et mal logés, que s'il tombe sur le champ de bataille.

Et l'autre jour encore, parlant des bienfaits de l'assurance contre le chomage et la maladie, il disait:

> Ainsi, ce ne sont pas 5,000,000 d'ouvriers mais 14,000,000 qui reçoivent, non pas l'abondance, non pas l'opulence, mais quelque chose qui leur permet au moins de traverser la sombre vague qui les submerge eux et leur famille... A l'heure présente, l'empire—le plus grand empire du monde—visite ses bas-fonds, ses quartiers pauvres. Il rend visite aux plus humbles demeures et distribue des bienfaits.

Que penser de mon ami qui va en Angleterre où il est l'hôte du gouvernement impérial et il se permet de faire des gorges chaudes sur le compte du chancelier de l'échiquier? De celui qui a réduit la dette nationale plus que M. Goschen, plus que M. Gladstone, plus que sir Stafford Northcote, plus que tous les autres grands financiers de l'Angleterre et qui, malgré cela, a soldé à même le revenu ordinaire un budget de la marine plus élevé que celui de tous les autres pays? qui se moque de l'homme d'Etat qui a consacré des millions à l'amélioration des classes pauvres, mal nourries, mal payées et mal logées?

Mon honorable ami n'a que du dédain pour cette politique qui constitue une révolution économique comme l'Angleterre seule pouvait en accomplir, sans effusion de sang dans les rues de Londres. Je proteste hautement contre ces remarques de l'honorable ministre de la Marine. Il n'avait pas le droit de parler d'un ministre de Sa Majesté comme il l'a fait. Je proteste également contre le langage tenu par M. Long et par M. Smith, qui sont venus au Canada comme les apôtres du jingoisme. pour nous apprendre comment nous gouverner.

On prétend que cette politique ne sera pas sans procurer certains avantages au Canada. On nous dit qu'avant tout elle nous assurera un traitement de faveur sur le marché anglais. On nous promet également qu'en échange de notre contribution, nous aurons voix au chapître, lorsqu'il s'agira de décider les destinées de l'empire. L'autre jour, le premier ministre du Canada s'est impressé de nier une alliance quelconque, au sujet de la préférence, entre les tories du Canada et les tories d'Angleterre. J'accepte sa dénégation, mais une assez longue pratique des tribunaux correctionnels m'a convaincu que les preuves de circonstances sont plus fortes que les preuves directes.

Les rapports et les nouvelles qui sont publiés tous les jours, ont fini par ouvrir les yeux du public, et il est aujourd'hui facile

de constater qu'un complot a été ourdi entre certains politiciens d'Angleterre et certains politiciens du Canada. Il y a quelques semaines, M. Bonar Law disait:

La contribution navale du Canada qui a été si chaleureusement accueillie par toutes les autres colonies est la cause de la crise ministérielle qui existe aujourd'hui dans le Sud-Africain.

Il va sans dire qu'un bon jingo doit jeter la perturbation dans toutes les colonies autonomes, sans en excepter le Sud-Africain

La contribution du Canada est assurément magnifique, mais elle ne peut pas devenir permanente sur cette base. Si toutes les possessions britanniques doivent devenir, en fait comme en nom, un seul empire et une seule nation, il n'existe qu'un seul moyen d'arriver à ce résultat; on y arrivera par une fédération du Royaume-Uni avec les colonies qui contribueront à la défense de l'empire et participeront à l'honneur de le gouverner, en raison du chiffre de leur population. La solution définitive n'est pas facile à trouver, mais elle n'est pas impossible; elle ne deviendra pas plus facile avec le temps. Elle deviendra, au contraire, de plus en plus difficile et je suis certain que si des arrangements de cette nature ne sont pas faits d'ici à dix ou quinze ans, ils ne se feront jamais.

C'est alors qu'il exposa sa politique concernant l'impôt sur les denrées alimentaires, en vue de s'attirer les bonnes grâces du Canada. M. Bonar Law prononça ce discours à une réunion présidée par un grand homme d'Etat canadien, sir Max Aitken, mais il provoqua dans tout le pays une avalanche de protestations et M. Bonar Law dut se rétracter. Le peuple anglais sait ce qu'il lui faut; il aime les colonies; il les traite bien; mais si les colonies tentent de se mêler de ses affaires, John Bull montre les dents. Le "Times", le grand journal anglais, ne manqua pas de blâmer M. Bonar Law d'avoir laissé entendre aux colonies qu'elles pouvaient s'immiscer dans les affaires intérieures de l'Angleterre. L'attitude de M. Bonar Law fut dénoncée de tous côtés et il fut bientôt forcé de retirer ce qu'il avait dit. Les patriotiques citoyens de l'Ouest canadien furent parmi les premiers qui protestèrent. Ils câblèrent immédiatement à M. Asquith: "Non, l'empire uni peut durer et durer toujours, mais non pas au prix d'une taxe sur les denrées alimentaires, même si nous devions être les premiers à en bénéficier. L'unité de l'empire ne repose pas sur de nouvelles charges imposées aux pauvres consommateurs anglais".

Les industriels du Canada combattent également ce projet d'impôt de M. Bonar Law. Pourquoi? Parce que M. Chamberlain, l'inventeur de tout le système, n'a pas oublié de dire, lorsqu'il exposa son programme, que si le gouvernement anglais taxait les denrées alimentaires, il s'attendrait à ce que les industriels canadiens ne missent pas d'obstacles à l'importation de certaines marchandises anglaises. Ainsi l'idée énoncée par M. Bonar Law est combattue par le consommateur anglais, par les patriotiques producteurs de blé de l'Ouest canadien, qui ont le courage de dire qu'ils ne veulent pas taxer même à leur bénéfice, la nourriture de leurs frères d'Angleterre, et aussi par cette quintessence du patriotisme, du chauvinisme et du dévouement, le manufacturier canadien qui ne veut pas de la concurrence anglaise et qui, il y a à peine quelques mois, repoussait jusqu'à l'idée d'augmenter le traitement de faveur accordé par le Canada à l'Angleterre. Le patriotisme du jingo part de l'estomac et non du cœur, et c'est là le vice de tout le système Chamberlain.

Comme je viens de le dire, M. Bonar Law fut forcé d'abandonner ses positions et maintenant il parle d'un traitement de faveur qui serait accordé aux produits manufacturés. Il a reçu de rudes soufflets de ses propres amis. Il s'est fait des adversaires de personnages comme lord Avebury, lord Balfour of Burleigh, lord Hugh Cecil qui représentent quelque chose dans la politique anglaise et dans le parti tory. Voyons comment s'exprime lord Avebury:

Quant à la préférence qu'elle soit désirable ou non, de la manière dont elle a été proposée, elle est impossible.

Ils admettent que des droits imposés par les pays étrangers gênent le commerce, bien qu'ils gênent plus le leur que le nôtre. Mais on ne ferait pas disparaître les obstacles en en érigeant de nouveaux. On n'améliorera jamais un commerce en imposant des droits que nous devrons payer nous-mêmes. Je demande à mes amis qui sont en faveur de la réforme du tarif de nous donner un peu plus de renseignements sur ce qu'ils ont dans l'idée et sur les moyens qu'ils comptent employer pour appliquer un traitement de faveur.

Lord Balfour, qui n'admet pas, en principe, qu'un traitement de faveur ait pour résultat une plus grande unité, dit que les populations ne commercent pas entre elles. Ce sont les individus composant ces populations, qui font des échanges. On a proposé d'accorder un traitement de faveur aux producteurs de blé du Canada. Il n'a jamais été question de faire la même chose pour le bois de construction, qui est également un produit du Canada, bien que les producteurs ne soient pas les mêmes, ni pour la laine de l'Australie. Le bois et la laine sont des matières brutes; le blé est un aliment. Suppose-t-on que celui qui produit du bois au Canada ou de la laine en Australie, ne se croirait pas lésé, s'il constatait que son voisin, parce qu'il produit du blé, est mieux traité que lui? Et ici même, en quoi cela contribuerait-il à l'unité de l'empire, si les classes pauvres doivent payer le pain plus cher?

Les appels à l'impérialisme basés sur le commerce n'ont de valeur que pour les commerçants. Voyez le chiffre des capitaux anglais engagés dans le développement des industries canadiennes. Ces placements ont été faits pour l'avantage du Canada et pour le nôtre. Les affaires et la politique sont en antithèse.

Je demande aux rares députés ministériels présents, de bien écouter le passage suivant, vu que c'est un tory qui parle:

Nos compatriotes du Canada ne deviendront pas Américains ou Allemands parce qu'ils commerceront avec les Etats-Unis ou avec l'Allemagne. L'empire n'a pas de plus dangereux ennemi que celui qui dit: "Nous devons nous taxer pour l'avantage du Canada".

Lord Hugh Cecil, en qui repose l'espoir du parti conservateur en Angleterre. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député me permettra de lui faire observer que je ne vois pas de relation bien directe entre ses remarques et la question en discussion.

M. LEMIEUX: Je faisais allusion au commerce et à la défense, car l'honorable premier ministre avait affirmé que nous aurions notre mot à dire dans la politique de l'empire; j'ai accepté sa dénégation formelle qu'il y eût une entente quelconque entre les tories d'Angleterre et ceux du Canada; je m'efforçais d'établir qu'il existait une forte preuve de circonstances contre la présente administration touchant cette contribution à la marine de guerre de la part du Canada, l'élément militant du parti conservateur anglais qui prônait l'impôt sur les denrées alimentaires. J'allais citer ce qu'avancent certains impérialistes anglais non préjugés à l'encontre d'une proposition aussi insensée.

M. MURPHY: L'honorable premier ministre dit que le commerce et la défense marchent de pair.

M. LEMIEUX: Lord Hugh Cecil dit:

La préférence est un moyen auquel on a recours pour accorder un avantage qui n'est pas naturel à certaines industries et à certaines classes privilégiées de notre population. Les droits imposés par ce pays représenteront à l'égard des exportateurs l'avantage de jouir du traitement de la nation la plus favorisée dans les pays étrangers. L'écart que l'on relèvera dans les importations de l'étranger occasionnera une diminution sensible dans le chiffre des exportations à ces pays étrangers et le reste. Certes, cela sera de nature à donner lieu au mécontentement, aux plaintes et aux récriminations de toutes sortes.

Monsieur l'Orateur, l'attitude du parti unioniste anglais sur cette question a été décrite d'une façon typique et saisissante par l'auteur d'un article que le "Round Table" a publié dans son numéro de décembre 1912. J'y lis ceci:

Les Unionistes ressemblent assez à celui qui descend un cours d'eau et qui, après avoir ramé quelque temps, saute sur une pierre qui lui semble, lorsqu'il abandonne sa barque d'un cœur aussi léger, reposer sous la rive opposée—comme s'il était à supposer qu'un seul effort lui permettrait de prendre pied sur le sol sans qu'il encourût le risque de se mouiller. Mais, lorsqu'il se trouve sur cette roche étroite et glissante, il comprend qu'il a mal calculé son élan et qu'il doit nécessairement faire un autre saut pour se mettre en sûreté sur la rive. Il ne peut se servir de sa barque, l'espace faisant défaut. Il se retourne pour voir l'eau qui s'engouffre menaçante et il comprend que revenir sur ses pas est aussi difficile que d'avancer. Il scrute l'horizon de tous les côtés, en proie au doute et aux appréhensions les plus diverses. Le libéral qui assiste en spectateur à cette scène espère sincèrement que la panique va s'emparer de l'esprit de son adversaire; il lui demande avec ironie de choisir entre deux maux également réels, quel que puisse être celui sur lequel tombera son choix; il lui conseille de choisir le pire, quel qu'il soit. A tout événement, le libéral caresse l'idée charitable que son adversaire prendra probablement ou plutôt nécessairement un bain forcé.

Nous n'aurons pas la préférence, puisque la présente administration britannique n'en veut pas entendre parler et que les contribuables anglais y sont opposés de même que les plus pondérés des impérialistes de la Grande-Bretagne.

Cependant, le très honorable premier ministre nous dit que ce don que nous faisons à l'Angleterre nous assurera, en guise de *quid pro quo*, le droit de prendre part à toutes les délibérations qui se rattachent à des matières dont la solution peut entraîner la guerre ou maintenir la paix. Telle est la récompense que nous promettent mon très honorable ami, ses partisans de l'Ontario et ceux des autres provinces de langue anglaise; telle est la condition—qu'impose le premier ministre—d'une politique permanente; telle est cette fédération impériale rêvée par l'honorable représentant de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames).

Ce n'est pas la première fois que l'on discute la question d'obtenir pour les colonies le droit de faire connaître leur avis lorsqu'il s'agit de débattre tout ce qui se rapporte aux affaires générales de l'empire. Depuis 1884, alors qu'on a innauguré cette fameuse ligue de la fédération impériale, il s'est trouvé des hommes éminents, qui tour à tour ont cherché à rédiger constitution sur constitution pour l'empire britannique; toujours, cependant, ces efforts ont été infructueux. Le dernier échec est bien celui dont nous avons été les témoins—je serais tenté de dire—oculaires—lors de la conférence—la dernière—de 1911. Sir Joseph Ward se présenta devant le premier ministre d'Angleterre et devant les représentants des colonies autonomes, et leur soumit un programme d'une amplitude extrême : création d'un parlement chargé de s'occuper de tout ce qui se rattache à la défense militaire et navale. Celui-ci devait se composer de trois cents membres; il y aurait eu aussi un conseil impérial composé de douze membres. D'après sir Joseph Ward, ce parlement s'occuperait exclusivement de la défense de l'empire;

négocierait les traités de paix à la fin des guerres et verrait à se procurer des revenus que l'on consacrerait à la défense des possessions et à celle du prestige de la Grande-Bretagne. Ce plan fut condamné par les représentants des colonies. Le premier ministre d'Angleterre lui-même s'y opposa dans un discours très remarquable.

Qu'on me permette, tout d'abord, d'examiner la proposition que nous a soumis le très honorable premier ministre et que nous débattons maintenant. Le 5 décembre, en déposant ce projet de contribution navale, il disait:

Aucun esprit réfléchi ne peut manquer de comprendre que des questions très complexes et très difficiles à résoudre se présentent à ceux qui croient que nous devons trouver une base de coopération permanente dans la défense navale et que cette base doit accorder aux colonies d'outre-mer une voix proportionnelle dans la gestion et la direction de la politique étrangère....J'ai fait allusion à la difficulté qui se présente de trouver une base acceptable qui permettrait aux grandes colonies de recevoir et de revendiquer, en retour de leur coopération à la défense de la mère patrie, une voix proportionnelle dans la gestion et la direction de la politique étrangère..... J'ai reçu l'assurance du gouvernement de Sa Majesté, qu'en attendant la solution définitive de la question des voix et de l'influence, il consentirait avec plaisir à la présence à Londres d'un ministre canadien pendant toute ou partie de l'année.

Je n'ai pas besoin de faire allusion au fameux comité de la Défense impériale dont l'origine remonte à plusieurs années déjà; il n'est qu'un corps consultatif dont, toutefois, on ne prend pas l'avis lorsqu'il s'agit d'arrêter la forme que doivent prendre les affaires de l'Empire. Il ne se réunit que rarement. Ce n'est pas un corps exécutif; ainsi que je l'ai dit, il remplit simplement la fonction d'aviseur et ce n'est pas lui qui arrête les grandes lignes de la politique à suivre. Mais, lorsque mon très honorable ami affirme qu'il s'efforce d'obtenir une voix dans la gestion et la direction de la politique étrangère, je dis qu'il va à l'encontre de l'opinion formellement exprimée par le premier ministre de la Grande-Bretagne. Qu'on me permette, maintenant, de citer la réponse admirable que M. Asquith a faite à sir John Ward en 1911. Voici:

Cette autorité ne peut être partagée et la co-existence à côté du gouvernement du Royaume-Uni de cette institution que l'on propose d'établir...

Le Parlement chargé de la défense de l'Empire.

...qu'importe le nom qu'on lui donne en ce moment—et qui sera revêtu de ce pouvoir et de cette juridiction que sir Joseph Ward veut lui attribuer, serait, à notre estime, absolument fatale au système de gouvernement responsable que nous avons aujourd'hui.

Un membre de la droite a laissé entendre, l'autre jour, que M. Asquith s'était servi à la Chambre des communes, il n'y a pas très longtemps, d'expressions qui laissaient entendre qu'il avait changé d'avis depuis la visite que le très honorable premier ministre avait faite à l'Angleterre. Peut-il se faire qu'un homme qui remplit le poste que M. Asquith occupe aujourd'hui, un homme dont le moindre mot est toujours pesé avec soin, ait modifié ses vues après avoir dit que cette institution serait "à son estime, absolument fatale au système de gouvernement responsable dont nous jouissons aujourd'hui?" Il parlait en se plaçant au point de vue de l'empire:

Maintenant, ajouta-t-il, si j'envisage cette question au point de vue des colonies autonomes, je ne puis faire mieux que de lire ce qu'a dit sir Wilfrid Laurier.

Le partisan de la séparation, d'après nos amis de la droite, mais à l'estime de M. Asquith lui-même, le Nestor de la Conférence impériale:

En tant que les colonies autonomes sont concernées, ce nouveau rouage pourrait imposer aux colonies autonomes, par l'intermédiaire d'un corps où il y aurait toujours une minorité,—

Ce n'est là qu'un aspect de la question.

—une faible minorité, vraiment, une politique qu'elles pourraient toutes désapprouver, une politique qui entraînerait, dans la plupart des cas, une dépense à laquelle le gouvernement de la colonie autonome intéressée devrait faire face en recourant à l'impôt que sa population désapprouverait. Nous ne pouvons, en nous appuyant sur l'histoire et les traditions de l'empire britannique, soit en nous plaçant au point de vue du Royaume-Uni soit en nous plaçant à celui de nos propres colonies autonomes, entretenir un seul instant des propositions qui sapent jusque dans leurs bases les institutions qui ont fait et maintenu l'empire.

Peut-il se faire, dis-je, que M. Asquith, le premier ministre d'Angleterre, le maître incontesté du langage diplomatique, ait abandonné l'attitude qu'il a prise il y a à peine deux ans? Non, cela est impossible et j'en trouve la preuve dans la dernière rebuffade qui nous arrive par l'entremise du secrétaire d'Etat pour les colonies, M. Harcourt. Dans la lettre qu'il a adressée il n'y a pas très longtemps à l'honorable premier ministre il s'exprimait ainsi:

M. Asquith et moi-même avons eu subséquemment plusieurs entrevues avec lui...

Le premier ministre Borden.

...au cours desquelles il a expliqué le désir que les ministres canadiens et ceux des autres colonies autonomes qui pourraient se trouver à Londres, en qualité de membres du comité de de la défense impériale, fussent mis secrètement au courant de l'attitude et des actes du gouvernement impérial dans le cas des affaires de politique étrangère et autre. Nous lui

avons fait observer que le comité de la défense impériale n'est qu'un bureau pouvant exprimer son avis, et qu'il ne peut être, en aucune circonstance, un corps pouvant arrêter la politique à suivre, ce qui reste et ce qui constitue la seule prérogative du cabinet qui, lui, doit compter sur l'approbation de la chambre des communes.

C'est là l'idée que l'Anglais se forme du gouvernement—chacun maître chez soi, John Bull compris.

Que faut-il conclure de tout cela?—Pas de préférence, pas de voix dans les Conseils de l'empire. Le résultat plus que jamais saute aux yeux. N'ayant pas voix au chapitre, il ne sera plus question de la création d'une marine de guerre permanente. C'est là que les nationalistes triomphent.

Mais, par contre, nous versons dans la politique de tributs. En ma qualité de Canadien, je condamne cete politique et c'est aussi ce que je fais en me réclamant de mon titre de sujet britannique et—ai-je besoin de le dire? de libéral convaincu.

L'honorable représentant de Sunbury-et-Queen (M. McLean) nous demande: Pourquoi n'en arriverions-nous pas à un compromis? Pourquoi mon très honorable ami le premier ministre ne s'entendrait-il pas avec le très honorable chef de la gauche? Un compromis sur quoi, je vous le demande. monsieur l'Orateur? Peut-il exister des compromis lorsqu'il s'agit de principes essentiels? Peut-on se faire se compromettre le jour et la nuit, ce qui est blanc et ce qui est noir? Peut-on faire se compromettre le canadianisme et le jingoïsme? Cette politique s'attaque à la base même de notre gouvernement constitutionnel. Au fond de son cœur mon très honorable ami (M. Borden) condamne cette politique. C'est une politique d'expédient; elle est rétrograde; la nôtre en est une de progrès et d'avancement. Le jingoïsme représente la restriction de notre liberté et affiche du mépris pour les habitants de ce pays en leur qualité de sujets britanniques; le libéralisme signifie l'expansion de nos libertés et la foi au peuple canadien et en son attachement à la couronne britannique. Impossible de concilier deux politiques aussi disparates. Il ne peut donc être question de compromis quelconque. Il s'agit, dans un cas, de l'ancienne politique de centralisation si chère à M. Chamberlain, à M. Bonar Law et à M. F. E. Smith; dans l'autre, de la politique traditionnelle de coopération qui a fait la grande unité de l'empire britannique. C'est la politique de centralisation qui a fait perdre à la mère patrie ses treize colonies de l'Amérique du Nord; la politique de coopération a assuré le Canada à la couronne britannique; elle a gagné—et pour toujours—le cœur des Canadiens français dans le passé, ainsi qu'elle s'est assuré—chose dont on serait tenté de s'étonner—le cœur et l'estime des habitants du Sud-

Africain. Cette politique a pour but l'unité britannique. Celle qu'on nous propose aujourd'hui signifie un changement radical dans notre constitution. Un compromis dans de semblables circonstances équivaudrait à une reddition complète. Je suis opposé à toute concession. C'est un coup fatal porté au fondement même de notre système colonial. Si nous relisons l'histoire du Canada au cours des soixante-dix dernières années, nous ne pouvons qu'envisager avec alarme la moindre tentative faite en vue de diminuer tant soit peu le principe du gouvernement autonome.

L'idée moderne de l'empire britannique est que son unité est basée sur la liberté de chacune de ses parties constitutives; que la liberté engendre la fidélité des dominions. Le programme actuel du Gouvernement indique un manque de confiance en la fidélité du peuple canadien. Qu'il me soit permis de m'arrêter un instant pour rappeler quelques faits historiques. Au temps où ce pays était gouverné par un petit nombre de gens privilégiés, par les bureaucrates, par le "family compact", il y avait des hommes qui réclamaient pour le Canada le droit de se gouverner par lui-même. Un bon vieil Anglais, sir Francis Bond Head, élevé et endoctriné dans la vieille école, croyait que les Canadiens ne devraient jamais songer à se gouverner par eux-mêmes. Dans l'"Emigrant", il écrivait les lignes suivantes au sujet du rapport de Lord Durham:

Il y a un nombre considérable de gens qui sont déloyaux jusqu'à la moëlle. . .

J'ai lu à peu près les mêmes paroles dans les journaux torys au cours de la dernière élection.

M. BUREAU: Partout.

M. LEMIEUX: Le vieil adage latin *Tempora mutantur, et nos mutamur in illis*, ne s'applique pas ici. Le temps change, oui, mais l'humanité est toujours la même. Relisons le langage de sir Francis Bond Head:

Il y a un nombre considérable de gens qui sont déloyaux jusqu'à la moëlle. La réforme est sur leurs lèvres, mais la séparation est dans leur cœur. Depuis deux ou trois ans, ces gens qui ont adopté pour mot d'ordre le gouvernement responsable, exultent maintenant d'une façon extravagante parce que le plan de Durham a recommandé cette mesure. C'était le complot de Mackenzie pour se débarrasser de ce que M. Hume a appelé la funeste domination de la mère patrie; et jamais on n'en a imaginé de plus propre à amener promptement un pareil résultat.

Le gouvernement responsable a été accordé aux Canadiens, grâce à Sa Majesté. la reine Victoria, et aux hommes d'Etat de son règne. Malgré les prédictions de sir Francis Bond Head, la séparation ne s'est

jamais effectuée. Le rapport fait par Lord Durham en 1839 a été le résultat de la révolte de 1837; en 1846, le gouvernement responsable a été le résultat du rapport de Lord Durham. Les progrès subséquents du Canada ont été la conséquence et l'effet du gouvernement responsable.

Allons un peu plus loin. En 1859, l'un des plus grands hommes du Canada, sir A. T. Galt était ministre des Finances. Il jugea à propos d'imposer un droit de 20 p. 100 sur les marchandises étrangères, et immédiatement, en Angleterre, il s'éleva de violentes protestations de la part de Downing-Street et les Chambres de Commerce protestèrent aussi. Des pétitions furent adressées au gouvernement britannique le priant de désavouer la loi inouie de cet impudent gouvernement colonial perdu quelque part dans l'Amérique du Nord. La réponse de sir A. T. Galt au duc de Newcastle mérite qu'on se la rappelle. Elle est publiée dans les documents des sessions du Canada, n° 38, 1860:

Le gouvernement autonome au Canada serait tout à fait réduit à néant si les vues du gouvernement impérial devaient être préférées à celle du Canada. Il est donc du devoir du gouvernement actuel d'affirmer distinctement le droit de la législature canadienne d'ajuster l'impôt prélevé sur le peuple de la manière qu'elle juge la meilleure, même s'il arrive malheureusement que cette manière soit désapprouvée par le ministère impérial, Sa Majesté ne saurait être conseillée de désavouer ces lois à moins que ses conseillers ne soient prêts à assumer l'administration des affaires de la colonie, sans tenir compte des vues de ses habitants.

En 1860, après la guerre de Crimée, l'Angleterre décida de retirer ses troupes du Canada, et les autorités impériales demandèrent qu'à l'avenir le Canada se chargeât de ses troupes de terre. Aujourd'hui, en l'an de grâce 1913, nous supplions le gouvernement impérial d'accepter un tribut. Nous lui demandons de faire ce que nous déclarons absolument incapables de faire: de fournir les hommes pour l'équipage de ces navires. Ce qui suit a été écrit en 1860 par un homme d'Etat dont le nom n'appartient pas seulement à la mère patrie, mais à l'humanité—par M. Gladstone lui-même:

Nous considérons que cette immunité, rejettant, comme elle le fait la défense des colonies presque entièrement sur la mère patrie est sujette à deux objections principales. En premier lieu, cela impose une charge et un fardeau énorme au peuple de l'Angleterre, non seulement à cause de l'augmentation d'impôt qui en résulte, mais parce que cela appelle dans des stations reculées une grande proportion de ses troupes et de ses navires, affaiblissant ainsi chez elle ses moyens de défense. Mais une objection encore plus importante est la tendance que ce système aura nécessairement d'empêcher le développement d'un légitime sentiment de confiance en soi-même chez nos coloniaux et d'affaiblir leur caractère national. Par le don du gouvernement autonome nous avons donné à nos colonies un très important élément d'éducation nationale, mais l'habitude de se défendre soi-même constitue une partie qui n'est guère moins importante de l'entraînement d'un peuple libre, et nos coloniaux ne l'atteindront jamais, si nous assumons exclusivement la tâche de les défendre.

Quelle leçon pour le Gouvernement du jour! L'octroi du gouvernement responsable devait, au dire de M. Gladstone, servir d'éducation nationale par excellence au peuple canadien d'alors.

En 1861, un autre incident, un fructueux incident s'est produit. Le bureau de la Guerre avait suggéré l'organisation d'un corps de milice, composé de 50,000 soldats. Sir George Etienne Cartier présenta à l'Assemblée canadienne un bill à cet effet et le gouvernement du jour fut battu. Le ministère Sandfield Macdonald lui succéda. Le duc de Newcastle écrivit à lord Monk, gouverneur du Canada, suggérant que le crédit pour la milice devait être voté, pas annuellement, mais en une somme ronde pour une série d'années. Voici la réponse de Sandfield Macdonald, le premier ministre de l'Ontario, après la confédération:

Ce que les communes anglaises n'accepteraient jamais même en cas de danger ne sera probablement pas accepté par la législature du Canada, car quels que soient les maux inhérents aux institutions britanniques, la population d'une province britannique n'oubliera pas qu'ils sont bien peu de chose comparés aux maux inséparables d'une autorité arbitraire.

Un nouveau bill rédigé dans l'esprit canadien fut introduit et adopté. Telle a été l'origine de notre milice canadienne, et elle a été complétée sous un régime libéral par l'établissement du collège militaire de Kingston. Oui; elle a été complétée par feu Alexander Mackenzie, premier ministre libéral du Canada, de 1874 à 1878.

Monsieur l'Orateur, nous avons survécu à l'ancienne politique coloniale. Nous avons conquis le gouvernement responsable. Jadis, l'Angleterre rédigeait notre tarif, administrait nos postes, surveillait nos travaux publics, nous impliquait dans ses traités commerciaux, défendait le Canada avec ses troupes régulières. Nous avons survécu à cette politique. La faire revivre, ce serait abdiquer notre dignité nationale. Jadis, un officier britannique commandait nos troupes. Il a été remplacé par un officier canadien. Et il n'y a pas eu de séparation. Depuis quatre-vingts ans le Canada progresse vers une liberté plus grande, vers une confiance plus forte en lui-même et vers un gouvernement autonome plus complet. En matière de commerce, nous avons imposé des droits même sur les marchandises britanniques et c'est un premier ministre conservateur qui a dit: "Tant pis pour le lien

britannique", lorsqu'on lui faisait remarquer que l'Angleterre ne serait pas satisfaite de notre tarif protecteur. Nous avons fait des progrès énormes dans le commerce, et, depuis l'organisation des conférences impériales, le Canada a vu ses pouvoirs augmenter chaque année. En matière de défense, nous avons aujourd'hui le droit de commander nos forces de terre comme nos forces de mer. Monsieur l'Orateur, le parti libéral est fidèle au programme de 1909 et de 1910, parce que cela signifie la création d'une nouvelle institution nationale qui suppléera aux besoins de l'avenir. Cela signifie que nous chargeons nos propres épaules du fardeau de la défense nationale. Cela signifie le développement de la vie nationale et du gouvernement autonome dans l'empire, lequel nous a apporté la liberté et la paix. Cela signifie la dépense de l'argent à notre guise, l'emploi de nos propres marins et de nos propres artisans et l'ouverture de nouvelles carrières à l'activité, à l'ambition et à l'enthousiasme de nos jeunes gens.

On nous dit que nous, libéraux, ne comprenons pas nos devoirs envers l'empire, et l'on nous traite de "petits Canadiens" tout comme les libéraux de la Grande-Bretagne sont traités de "little Englanders". Permettrons-nous à nos amis de la droite d'exploiter l'empire britannique sur ce continent nord-américain, comme les jingoes l'exploitent dans la Grande-Bretagne? Je lisais l'autre jour un discours prononcé par M. Asquith à ce sujet, et je me sens disposé à le relire pour en faire profiter la Chambre. Il disait qu'il y avait des gens qui croyaient que l'empire signifiait uniquement le militarisme, et il ajoutait:

Quelle est l'attitude des libéraux en général envers l'empire britannique? Le considèrent-ils comme une nécessité regrettable dont il faille s'excuser comme d'un grand crime, ou que l'on doive tolérer comme un surcroît ajouté au fardeau qui pèse sur les épaules courbées du Titan harassé? S'il en était ainsi ce serait bien étrange. L'empire est un mot qui signifie des choses différentes dans des bouches et des oreilles diverses, mais que signifie-t-il pour nous libéraux? Cela ne signifie pas un syndicat pour l'exploration et l'exploitation du reste de l'univers. Cela ne veut pas dire une simple société commerciale fondée sur une base de profit et perte; cela ne veut pas même dire une simple société d'assurance mutuelle pour la protection de ses membres contre les attaques de l'extérieur. Sa signification et sa valeur pour nous sont celles-ci: que malgré ses insuccès et ses défauts, malgré ses faiblesse et ses taches, c'est l'expérience la plus grande et la plus fructueuse que le monde ait encore vue dans l'union coopérative de nations libres et se gouvernant par elles-mêmes.....

Puis il ajoute:

Tous me disent: Comment se fait-il que vous autres du parti libéral de la Grande-Bretagne, avec les aspirations sociales et le programme législatif avec lesquels nous sommes en complète sympathie—comment se fait-il que vous ayez permis à vos adversaires politiques de monopoliser et d'exploiter pour leurs propres fins de parti le nom et le prestige de l'empire? Messieurs, si le parti libéral doit devenir, comme je crois qu'on pourrait le rendre, non seulement la seule force politique dominante en ce pays, mais le centre reconnu et la source des idées libérales dans toute l'étendue des possessions de Sa Majesté, il nous faut être plus fermes dans notre foi, ou dans tous les cas, plus clairs dans son expression.

Il dit de plus:

Je n'énonce aucun programme. Je n'ai ni l'autorité, ni le désir de le faire, mais j'ai mentionné ces sujets, les prenant tout simplement comme exemples à l'appui de ma thèse générale afin d'établir mes deux propositions cardinales, qui sont d'abord; que le parti libéral doit non seulement reconnaître l'empire comme un fait, mais doit l'accueillir comme un dépôt; que s'il doit être autre chose qu'une stérile profession d'hommage devant une chapelle vide, il doit faire tout son possible pour rendre l'empire grand et fort, digne de la civilisation chrétienne.

Monsieur l'Orateur, c'est là notre conception de l'idéal impérial. Nous approuvons les paroles autorisées de M. Asquith, et nous disons que l'impérialisme, l'impérialisme sain tel que décrit dans ces paroles, est le programme du parti libéral canadien.

Il y a des gens qui parlent de l'empire et qui ne se le représentent que sous l'éclat militaire. Ils confondent le militarisme et l'impérialisme. Je soutiens que le plein développement constitutionnel et commercial du Canada tend à l'unité impériale. La confédération a été un grand pas dans cette voie. L'établissement du Pacifique-Canadien en a été un autre; la construction du Grand-Tronc-Pacifique, un autre encore. La cration de nouvelles provinces dans l'Ouest, l'organisation de notre milice sous la direction et le commandement de Canadiens, l'octroi d'une préférence à l'Angleterre et la liberté du commerce dans l'empire, œuvre de l'honorable chef de l'opposition à la dernière conférence impériale, sont d'autres pas dans cette voie. Et je suis bien aise que celui qui en profite soit l'honorable ministre du Commerce qui s'opposait à la préférence à l'Angleterre, en 1897. Le tarif des câblogrammes et le port des lettres ont été diminués dans l'empire, ce qui tend à l'unité impériale; enfin, il a été établi un service naval canadien dont les navires devaient être construits au Canada, armés par ce pays, manœuvrés par des Canadiens, pour la défense du Canada et de ses avenues commerciales d'abord, et sous la haute main du Parlement canadien, puis, enfin, pour venir en aide à la mère patrie au cas d'un danger réel.

Qui doit décider, monsieur, de l'imminence du danger? Nous en rapporterons-nous aux divers partis politiques anglais? Depuis 1906, trois élections ont eu lieu en Angle-

terre. Au cours de la dernière lutte électorale les libéraux ont déclaré que les circonstances n'étaient pas critiques, tandis que les tories d'Angleterre disaient qu'il y avait lieu de s'alarmer, que la guerre était imminente. Ce qui se passait hier et avant-hier au Reichstag allemand prouve absolument qu'il n'y avait pas lieu de s'alarmer.

Des communications télégraphiques à bon marché sont établies entre l'Angleterre et le Canada, et au cas d'un danger réel, nous nous rendrons promptement compte de la situation, et la population canadienne n'hésitera pas à défendre la métropole. Que la Grande-Bretagne ait confiance en ses possessions autonomes. Je lisais l'autre jour dans un ouvrage de lord Brassey une description de ce qui s'est passé en Australie lorsque sonna l'heure du danger du Sud-africain. Ecoutez ceci:

On ne craignait pas la séparation pendant mon séjour de cinq années—cinq années heureuses—en Australie. Nulle part on ne pouvait chercher de démonstrations plus loyales que celles qui ont eu lieu à l'occasion du soixantième anniversaire du couronnement de la feue reine. Les Irlandais se faisaient remarquer par leus cravates vertes dans toutes les processions. Je portais les armes en Australie lorsque les premiers détachements ont été envoyés au Sud-Africain. J'ai été témoin oculaire de ces déplacements. Sydney, le libre-échangiste, comme Victoria, la protectionniste, témoignait du même patriotisme désintéressé, de la même fidélité au vieux drapeau. Il n'était pas question de tarif. Les gens ne donnent pas leur vie pour leur patrie à cause d'un droit de deux shellings et quart sur le blé. Lorsque l'empire essuya des revers au Sud-Africain et qu'il eut besoin de secours de tous ses enfants, ceux-ci répondirent à l'appel, d'un seul cœur et d'une seule voix. Ils n'obéissaient pas à de mesquines considérations.—Amor patriae ratione valentior.

Oui, monsieur l'Orateur, qu'un danger surgisse, et aucune puissance au monde ne saurait empêcher les Canadiens, libéraux ou conservateurs, Français ou Anglais, de voler à la défense du drapeau pour assurer le maintien de la prépondérance britannique.

Il serait oiseux de ma part d'insister sur l'effet qu'aurait certainement la politique de l'honorable chef de l'opposition sur l'industrie de la construction navale. Il est notoire qu'il y a cinquante ans, on pouvait voir sur les sept mers du monde les fins voiliers de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard; mais, la construction des navires de bois ayant périclité, ces voiliers sont disparus peu à peu. John Bull vit l'occasion qui s'offrait à lui et se mit à construire des navires de fer et d'acier, et aujourd'hui il est le maître incontesté des mers, le messager et le voiturier de l'univers. Il a une hypothèque sur tout ce qui sillonne les flots. Il retire des Etats-Unis jusqu'à $300,000,000 par année pour le transport des passagers et de la marchandise; l'an dernier, le Canada lui a versé une somme de $50,000,000. Si nous sommes vraiment les fils de la Grande-Bretagne, nous devrions imiter John Bull. Jadis, nous qui sommes des Provinces maritimes—je considère que j'ai des affiliations avec les Provinces maritimes, car j'ai représenté le comté de Gaspé pendant quinze ans—eu égard au chiffre de notre population, nous étions à la tête de l'industrie de la construction navale. Si nous désirons fonder au Canada des chantiers maritimes, nous avons les moyens de le faire; nous avons la houille, le minerai de fer, l'acier et le monopole du nickel. Que le Gouvernement déploie tous ses efforts pour encourager l'établissement et le progrès de cette grande industrie nationale; je n'ai aucun doute que nous puissions le faire de ce côté-ci de l'océan aussi bien qu'on peut le faire en Angleterre.

Je n'ose pas citer les paroles du président des Etats-Unis, M. Taft, car demain l'on pourrait me traiter d'annexioniste, mais souffrez que je rapporte les propos de l'ancien président McKinley:

Les navires étrangers devraient transporter la plus petite partie du commerce américain, et non la plus grande. Le développement remarquable de notre industrie de l'acier, le progrès de la construction des navires pour le commerce domestique et nos dépenses constantes pour la marine nous fournissent l'occasion de mettre les Etats-Unis au premier rang des puissances maritimes commerciales.

Jetons les bases d'une flotte canadienne en vue de défendre nos côtes, de venir en aide à la Grande-Bretagne au moment du danger et d'entreprendre la construction d'une flotte marchande.

Autre question qui a souvent surgi au cours du présent débat: avons-nous les hommes nécessaires pour former l'équipage de notre flotte? Le ministre des Postes disait l'autre jour que cela coûterait trop cher, qu'on peut obtenir un équipage à meilleur compte en Grande-Bretagne. A ce compte, il est également vrai que nous pourrions aller chercher dans d'autres pays des galériens pour ce service, des gens appartenant aux races inférieures de l'Europe centrale; mais cette lolitique serait-elle inspirée par le respect de soi-même? Pour une question de trente sous par jour devons-nous déroger à notre dignité nationale. A ce compte, le ministre des Postes, pour être logique, devrait faire revenir les troupes régulières d'autrefois pour tenir garnison au Canada et licencier tous nos volontaires canadiens; mais, alors, nous nous priverions des services du ministre de la Milice (M. Hughes).

On nous dit que notre politique est une politique séparatiste. Dans plus d'un hameau éloigné, on a traité l'honorable chef de l'opposition de séparatiste, non parce qu'il s'était servi des paroles de Disraeli

qui disait que "les colonies sont une meule autour du cou de la mère patrie", non parce qu'il a tenu les propos de Gladstone, non parce qu'il a emprunté le langage de lord Russell, qui tous ont exprimé les mêmes idées au sujet des colonies; mais parce qu'il osait être en faveur d'une marine canadienne. Si notre politique en est une de trahison, j'accuse de trahison l'honorable premier ministre et son collègue le ministre du Commerce et de l'Industrie. Bien plus, j'accuse le Parlement canadien, je vous accuse, monsieur l'Orateur, de manquer de loyauté, parce que les Communes du Canada ont à l'unanimité approuvé le projet d'une marine canadienne, en 1909. Bien plus encore, la Grande-Bretagne, par l'entremise de ses hommes d'Etat, dont l'opinion a été exprimée par M. Asquith, par lord Crewe, par lord Morley et par tous les autres politiques distingués qui sont aujourd'hui au timon des affaires en Angleterre, a accepté ce programme séparatiste. Le mémoire publié après la conférence de 1911 en est la preuve. Il reconnaissait l'autonomie des Dominions d'outre-mer, leur droit de diriger leur propre flotte; il circonscrivait l'espace dans lequel le Canada et l'Australie devaient battre pavillon, protéger le commerce, défendre l'honneur de l'empire. Il attribuait à l'Australie une partie de l'océan Pacifique australe. Il attribuait au Canada la moitié occidentale de l'océan Atlantique du Nord et la moitié orientale de l'océan Pacifique du Nord; le document portait de plus qu'en temps de guerre, dès que les possessions mettraient leurs flottes à la disposition de l'amirauté, celles-ci demeureraient sous ses ordres jusqu'à la fin de la guerre, de manière à assurer l'unité de commandement.

L'Australie construit sa flotte. Ses premiers navires seront dans les eaux de Sydney et de Melbourne le premier d'avril prochain.

Le représentant de Queen-et-Sunbury a dit que nous ne pouvions pas songer à avoir une flotte. L'Australie songeait-elle à avoir une flotte avant les conférences de 1907, de 1909 et de 1911? Et cependant l'Australie, qui a une population moindre que celle du Canada et un revenu plus faible, a une flotte royale australienne battant le pavillon blanc et l'étoile d'Australie. Je me rappelle le discours prononcé par sir Georges Reid, ex-premier ministre d'Australie, au Canadian Club, à Ottawa, en présence du ministre du Commerce. Il s'est vanté que l'Australie, la dernière des possessions d'outre-mer à se former en confédération, avait plus fait que le Canada pour venir en aide à l'empire britannique en se construisant une flotte, bien que le Canada se fût formé en confédération en 1867. Je sais qu'il y a en Angleterre et au Canada des gens qui croient que l'Australie peut avoir une flotte, mais qui s'opposent à ce que le Canada en ait une. Dans la "United Empire Review" du mois de janvier 1913, je relève le passage suivant:

Naturellement, les Australiens ayant aussi entendu ce que l'amirauté avait à dire à ce sujet, ont été d'une toute autre opinion.

L'Australie, cela va sans dire, avait fait des dons depuis des années.

L'exemple de l'Allemagne et du Japon les encourage peut-être, mais ceci n'est pas encore une question qui permet une réponse générale. Si l'Australie peut raisonnablement espérer établir, avec la coopération de l'amirauté anglaise, dans un espace de temps relativement court, un service naval efficace, il ne s'ensuit pas nécessairement que le Canada puisse en faire autant. La situation est différente dans les deux pays. Le Canada peut sembler, au début, avoir un avantage sur l'Australie, parce qu'il a de plus grandes ressources matérielles, ainsi que de vastes pêcheries en eau profonde qui sont les pépinières traditionnelles de navigateurs, mais l'Australie a deux avantages dont le Canada est dépourvu. Sa population étant homogène, son gouvernement n'est pas entravé par des problèmes comme ceux qui, au Canada, découlent de la dualité des races.

Ainsi donc, c'est à cause de la dualité des races au Canada que mes amis de langue anglaise, les fervents de l'autonomie, ne pourront pas s'énorgueillir d'avoir une flotte canadienne. Je dirai à l'honorable premier ministre que, si telle est son opinion, il n'a qu'à imiter ce qu'a fait le chef de l'opposition pendant la dernière lutte électorale—se rendre dans la province de Québec et dire au public quels sont ses devoirs envers la Grande-Bretagne. Mais non, cela n'est pas nécessaire. Nous, libéraux canadiens-français, avons réussi à amener l'opinion publique dans la province de Québec à approuver le projet d'une marine pour la défense du Canada et de l'empire. L'honorable premier ministre aurait dû unir ses efforts à ceux de son grand rival en 1911. Ce problème est plus important que les questions courantes de la politique. C'est une question nationale; c'est, à vrai dire, une question impériale; et s'il comprenait son devoir, comme le chef de l'opposition l'a compris, la dualité des races ne serait pas un obstacle de nature à l'empêcher d'établir au Canada, la plus ancienne et la importante des possessions britanniques, une marine nationale.

Un officier australien discutant la question dans le "Times" du 14 août 1912, disait:

La marine australienne, dont les premiers navires ont déjà arboré l'enseigne blanche en même temps que son pavillon distinctif, n'est pas à proprement parler une chose dont on puisse tirer un argument utile. On a discuté dans certains cercles particuliers en Angleterre la question de savoir si l'on devait permettre l'existence d'une marine australienne locale et séparée.

M. LEMIEUX.

Dans les clubs de la haute, "don't you know", on se demande si on devrait permettre à ces affreux coloniaux d'avoir une marine.

Mais cette discussion est futile, et, il est à peine nécessaire de l'ajouter, sans aucun poids officiel. Au sujet du principe même de la chose, il est aussi inutile de se demander si l'Angleterre doit permettre à l'Australie d'avoir sa propre marine que si on doit permettre la même chose à l'Allemagne. C'est une question sur laquelle l'Angleterre n'a humainement aucun contrôle. C'est l'opinion publique, c'est-à-dire l'instinct populaire chez cette jeune nation britannique, qui l'a portée à avoir sa propre marine. Toutes raisons à l'encontre ou à l'appui sont absolument de valeur secondaire. Mais avant d'examiner plus longuement les raisons de la politique australienne, il vaut mieux établir d'abord ce qu'est réellement la marine australienne et ce qu'elle veut être.

Elle est, monsieur l'Orateur, et veut être ce que serait la marine canadienne si nous avions un Gouvernement digne de ce nom. J'affirme de nouveau, monsieur, que cette politique est un empiètement sur notre autonomie ; c'est le commencement de la perte de nos droits au gouvernement responsable. On nous demande aujourd'hui une contribution; une autre élection aura lieu et on nous demandera encore de contribuer au nom du drapeau. Mais est-ce que cela aidera à l'empire britannique?

L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) a dit, avec raison, l'autre jour, que le Gouvernement avait contre lui au moins la moitié de l'opinion publique en Canada, et j'ajoute que plusieurs conservateurs sont opposés à cette politique parce qu'elle n'est ni britannique, ni canadienne.

Ce n'est pas la première fois que l'on veut empiéter sur nos droits. M. Chamberlain, un homme d'Etat, l'un des plus grands de ce siècle, a proposé hardiment la contribution militaire lorsque la ligue de la fédération impériale a été dissoute. Nous nous rappelons quel était le but de cette ligue. Ses membres avaient l'ambition de faire une nouvelle constitution pour l'empire. Lorsque la ligue fut dissoute, M. Chamberlain recommença la bataille avec une merveilleuse énergie. Merci au Ciel, il rencontra sur son chemin le représentant du Canada, un vaillant rejeton de la race canadienne-française qui connaissait, lui, la valeur des traditions britanniques. Grâce à sir Wilfrid Laurier, monsieur l'Orateur, la victoire resta aux Dominions et au gouvernement responsable.

Voyons quel était l'objet de la ligue de la fédération impériale. Cette ligue fondée en 1884, se mit aussitôt en devoir d'assurer, au moyen de la fédération, une union permanente de l'empire, la conservation d'intérêts communs et la défense de droits communs. Une conférence fut convoquée en 1887, mais sans beaucoup de résultat. La propagande se continua jusqu'en 1891, alors qu'une délégation demanda alors à lord Salisbury de convoquer une conférence et quelle fut sa réponse?

Il répondit:

Je ne sais pas quel est le but que l'on a en vue, mais je crois que nous touchons presque au moment où il faut proposer un plan quelconque, car si nous n'agissons pas, nous ne pourrons aller bien loin.

Qu'advint-il? La ligue nomma un comité qui proposa constitution après constitution, et voyagea d'une colonie à l'autre afin de trouver un *modus operandi*. En 1892, la ligue avait préparé un rapport qui disait gravement:

La voix de l'empire, en temps de paix, dans les rapports avec les puissances étrangères, sera autant que possible la voix unie de toutes ses parties autonomes. La défense de l'empire, en temps de guerre, sera la défense commune de tous ses intérêts et de toutes ses parties au moyen des forces et des ressources unies de tous les membres. On peut poser comme principe primordial que toutes les parties de l'empire obtenant le bénéfice de la défense impériale devraient contribuer à son entretien; l'argent dépensé pour la défense locale devant être considéré comme une contribution.

Sir Charles Tupper nous a confié, depuis, qu'il avait été le seul en 1892 à s'opposer à une contribution directe du Canada à la marine anglaise. En 1893, la ligue se présenta devant M. Gladstone, mais il lui refusa son concours, et aucune conférence ne fut convoquée. Finalement, la ligue fut dissoute. Pour quelles raisons? Parce qu'il y avait des dissensions parmi ses membres. Quelques-uns voulaient la fédération impériale pour des fins commerciales, tandis que d'autres, comme le ministre actuel de la Milice et de la Défense, voulaient la fédération impériale pour des fins militaires seulement. C'est à ce moment que M. Chamberlain parut sur la scène. J'admire beaucoup M. Chamberlain parce qu'il a le courage de ses opinions. Dans son discours devant le Canadian Club, à Londres, le 25 mars 1896, après avoir fait allusion au fait que la ligue avait été dissoute, il disait:

Mais il ne s'ensuit pas que nous devions pour cela abandonner nos aspirations. Cela prouve seulement que nous devons chercher d'autres moyens; les moyens qui offrent le moins de résistance. Créer un nouveau gouvernement pour l'empire britannique—un gouvernement possédant des pouvoirs étendus relativement à la taxe et à la législation dans des pays séparés par des océans de milliers de milles d'étendue, et placés dans des conditions aussi variées que celles qui existent dans nos différentes possessions et colonies—est sans doute une tâche de nature à effrayer l'homme d'Etat le plus hardi. Nous devons, cependant, travailler à atteindre ce résultat final au moyen d'étapes graduelles.

Et M. Chamberlain se mit à l'œuvre avec une patience qui ne s'est jamais démentie, et une ténacité caractéristique.

A la conférence de 1897, M. Chamberlain demandait hardiment que le Canada envoyât à l'Angleterre une contribution en espèces pour la marine. Sa proposition fut rejetée. En 1896 il demandait au Canada d'échanger, en temps de paix, des régiments qui partageraient dans les dangers et dans la gloire en temps de guerre. Cette proposition fut aussi rejetée.

En 1902 il réussit à obtenir de l'argent des autres colonies comme tribut naval. Le Canada refusa de payer tribut, mais prit à ses frais l'entretien et le contrôle des garnisons à Halifax et à Esquimalt et le Gouvernement déclara que plus tard il s'occuperait d'organiser sa propre marine.

En 1902, M. Chamberlain suggéra que le Canada devrait envoyer des contigents militaires dans le cas d'une guerre européenne. Le premier ministre du Canada répondit simplement: "La question sera discutée lorsque le besoin en sera".

M. Chamberlain demanda de nouveau au Canada en 1902 de bien vouloir donner une partie de sa milice pour faire le service dans les pays étrangers, et que le Royaume-Uni en paierait l'entretien. Le Gouvernement canadien refusa. Pourquoi, monsieur l'Orateur? Parce que, ainsi que le disait sir Wilfrid Laurier: "L'acceptation de propositions semblables constituerait un abandon du principe du gouvernement autonome."

L'empire anglais a-t-il jamais eu un sujet plus loyal que sir John A. Macdonald, monsieur l'Orateur? Il a peint, avec l'esprit et, je devrais dire, le génie qui le caractérisaient, tout le plan de la fédération impémriale d'une façon si vive, qu'il n'en a jamais plus été question. En 1891, on lui demanda ce qu'il pensait de la politique que prône aujourd'hui l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) et voici ce qu'il répondit:

> On nous dit qu'il nous faut absolument la fédération impériale. Je n'y irai pas par quatre chemins, mais je vous dirai que la fédération impériale est une chose absolument impraticable. Jamais nous ne consentirons à envoyer des représentants dans le parlement anglais pour y sacrifier nos droits et nos principes. Je suis sur ce point un home-ruler à tous crins. Nous voulons gouverner notre pays. Nous voulons nous taxer nous-mêmes. Si nous voulons nous gouverner mal, nous le ferons, mais nous ne voulons pas que l'Angleterre, l'Irlande et l'Ecosse nous disent que nous sommes des fous. Nous leur dirons: Si nous sommes des fous, nous garderons notre folie dans le pays; vous n'en serez pas plus mal, ni nous non plus.

Telle est la description typique que faisait de cette fédération impériale l'homme d'Etat qui a dit: "Sujet anglais je suis né, sujet anglais je mourrai." Une marine canadienne, pas plus que le gouvernement autonome canadien, pas plus qu'une milice canadienne contrôlée par le Canada, par plus qu'un tarif canadien réglé par le gouvernement canadien, ne saurait mettre en péril nos relations avec l'empire.

Le génie de la constitution britannique peut être résumé en trois mots: Egalité, liberté et autonomie. On me permettra de citer, en terminant, les paroles que prononçait Burke dans un discours sur une question semblable à celle-ci, celle de la taxe imposée aux treize colonies sans la représentation. Il disait:

> Je soutiens que la conservation des colonies repose dans l'affection intime qui naît de la communauté de noms, des liens du sang, de privilèges semblables et protection égale. Tels sont les liens qui, bien qu'étant aussi légers que l'air, sont aussi forts que des mailles de fer.....Tant que vous aurez la sagesse de conserver à l'autorité souveraine de ce pays son caractère de sanctuaire de la liberté, de temple saint consacré à notre foi commune, où la race choisie, où les fils d'Angleterre pourront prier en liberté, les colonies tourneront leurs regards vers nous. Plus elles se multiplieront, plus grand sera le nombre de vos amis; plus leur amour de leur liberté sera ardent plus leur obéissance sera parfaite. Enlevez-leur cette liberté, et vous brisez le seul lien qui a créé dans les commencements, et doit conserver dans la suite l'unité de l'empire.....C'est l'esprit de la constitution anglaise qui, s'infiltrant dans la masse, pénètre, nourrit, renforcit, et vivifie toutes les parties de l'empire, jusqu'aux plus petits de ses membres.

Jamais on n'a exprimé de pensées plus nobles et plus élevées. Elles ont créé cet esprit de confiance en soi-même qui a fait vigoureuse et indomptable la nation anglaise. Ce sont elles encore qui ont fait de l'empire une réalité vivante, l'étonnement et l'admiration de l'univers.

Et cette politique de tribut, n'est-elle pas une trahison des principes qui, de tout temps, ont guidé l'empire britannique.

Et notre devoir à nous, libéraux, n'est-il pas de renverser cette barrière qui arrêterait notre essor, notre épanouissement national?

Oui, tout un passé de patriotisme nous le commande. Telle était notre tâche lors du triomphe du gouvernement responsable, de la naissance de la confédération, et chaque fois que le Canada a élevé la voix dans les diverses conférences impériales.

Notre chef illustre n'a-t-il pas, maintenant, mis la dernière main à son œuvre? Il a, sans doute, droit à un repos bien mérité, après avoir consacré au pays quarante ans de labeur et de dévouement.

Voyageur intrépide, il vient d'atteindre la cîme de la montagne. Est-ce là le but de sa longue course? Non, il y fera halte, seulement. Il repose ses membres fatigués et, dominant les horizons, il promène un regard satisfait et ému sur l'œuvre accompli.

Il n'hésitera pourtant pas à reprendre sa course. Le voyage, à l'avenir, sera-t-il plus

facile, les rochers moins abrupts, les torrents moins impétueux? Il l'ignore. Cependant, il ne peut s'arrêter, car il n'a pas encore atteint le terme de sa carrière. La confiance, toutefois, remplit son âme, sûr qu'il est de marcher dans le droit chemin et fort d'avoir vaincu tous les obstacles passés.

Et une voix lui commande: "Excelsior! En avant! En avant, pour le triomphe de la grande cause populaire. Si l'on se met en travers de sa voie, il passera outre, car l'existence des institutions britanniques et du self-government au Canada doit sortir victorieux de tous les assauts et les embûches.

A mon humble avis, il faut donc faire un appel au peuple au sujet de ce projet que condamne l'esprit de nos traditions. La question n'a pas été posée au cours de la campagne de 1911. Voilà une innovation que nous ne saurions imposer au pays sans lui demander son avis.

Et, en terminant, je dirai à mon très honorable ami le premier ministre: N'allez pas lancer aveuglement le Canada dans les dédales de la politique étrangère, sans, au moins, en demander l'assentiment du peuple. Si vous êtes sincèrement attaché aux institutions britanniques, conjurez le péril auquel cette loi donnera naissance. Le Canada et l'Angleterre vous le demandent. Tenons-nous loin de la tourmente de la politique européenne, grosse de menaces pour nous.

Au peuple d'abord, je le répète, appartient de peser mûrement les conséquences de cette aventure, nouvelle pour lui, afin qu'il nous donne mandat de nous prononcer sur le sort de cette loi.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE.

DE QUATRE PROJETS DE LOI.

Le 1er (n° 53), déposé par M. Macdonell, concernant la compagnie Brazilian Traction, Light and Power (à responsabilité limitée);

Le 2e (n° 55), déposé par M. Taylor, tendant à constituer en corporation les commissaires du port de Westminster;

Le 3e (n° 56), déposé par M. Devlin, concernant la compagnie électrique de Hull;

Le 4e (n° 59), déposé par M. Taylor, tendant à constituer en corporation les commissaires du port du Fraser-nord;

REPRISE DU DEBAT RELATIF A LA COMPAGNIE DU CANAL DE MONTREAL A OTTAWA ET A LA BAIE GEORGIENNE.

La Chambre passe de nouveaua en comité à l'examen des articles du bill n° 45, déposé par M. White (Renfrew), concernant la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne.

(M. l'Orateur-suppleant occupe le fauteuil.)

M. OLIVER: Lors de la délibération antérieure de ce bill en comité, le premier ministre promit de donner une réponse officielle à la question que je lui avais posée. Ce n'est pas mon désir d'entraver la délibération de ce projet, mais j'aimerais à connaître cette réponse avant l'achèvement réglementaire du bill.

M. HAZEN: Quelle était la question posée par l'honorable député?

M. OLIVER: Je demandais si l'adoption de la présente mesure qui tend à autoriser la compagnie a émettre des obligations pour 75 millions de plus, rendrait plus difficile ultérieurement la main mise de l'Etat sur cette entreprise? En d'autres termes, si nous autorisons la compagnie a émettre ces nouvelles obligations, sa situation par rapport à l'Etat en sera-t-elle modifiée?

M. LANCASTER: Je crois que la question a été éclaircie déjà auparavant. Bien entendu, je ne saurais empêcher l'honorable député de poser au premier ministre s'il le désire une question dont la réponse va de soi. En 1906, alors que nous reconnaissions à la compagnie de plus amples pouvoirs pour l'émission d'obligations, des membres du comité des chemins de fer, et j'en faisais partie, soulevèrent l'objection même que nous signale l'honorable député, que la compagnie en profiterait peut-être pour réclamer une plus forte indemnité dans le cas où le Gouvernement voudrait l'exproprier. C'est pourquoi l'article primitif 43 de la charte qui reconnaissait son droit à une plus forte indemnité, laquelle s'accroîtrait en proportion du relèvement de sa capitalisation, fut abrogé, et remplacé par un nouveau texte beaucoup plus rigoureux, qui déclare le chiffre de l'indemnité invariable, quelle que soit la faculté d'emprunt reconnue à la compagnie. Voici en quels termes était conçu l'article 43 primitif, qui est resté en vigueur jusqu'en 1906:

Sa Majesté, ses héritiers et successeurs peuvent en tout temps prendre la possession et la propriété desdits canaux et ouvrages, ainsi que de tous droits, privilèges et avantages de la compagnie, lesquels, à la suite de cette prise de possession, deviendront la propriété de Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, moyennant un avis d'une semaine donné à la compagnie, et le remboursement à celle-ci de leur valeur, celle-ci devant être déterminée par trois arbitres, ou la majorité d'entre eux, dont l'un sera désigné par le Gouvernement, l'autre par la compagnie, et le troisième par les deux premiers; et les arbitres pourront, en faisant leur évaluation, tenir compte des dépenses de la compagnie, de ses biens, des recettes fournies par le canal et des autres ou-

vrages autorisés par la présente, ainsi que de ses opérations passées, présentes et en perspective, avec intérêt depuis la date des placements.

J'ai un souvenir très vivace de ce qui s'est passé au comité. Nous songeâmes alors que tant que cet article serait en vigueur, à mesure que nous relèverions le chiffre du capital de la compagnie, nous relèverions le chiffre de l'indemnité que l'Etat aurait à payer dans le cas où il déciderait de se charger de l'entreprise. Nous nous rendîmes compte que si nous continuions à relever le chiffre du capital, ce texte devrait être abrogé et remplacé par un texte plus rigoureux, déclarant nettement que dans le cas d'expropriation par l'Etat la compagnie ne recevrait pas un sou de plus du fait du relèvement du chiffre de son capital. Le comité conçoit que la seule réponse que puisse provoquer la question de l'honorable député, c'est que le Gouvernement ne saurait souffrir le moindre embarras du fait de cet accroissement de capital. Voici le texte plus rigoureux qui a été substitué à celui de l'article primitif:

Sa Majesté, ses héritiers et successeurs peuvent en tout temps prendre la possession et la propriété desdits canaux et ouvrages, ainsi que de tous droits, priviléges et avantages de la compagnie, en donnant à la compagnie une semaine d'avis de son intention de ce faire; et dès lors la propriété desdits canaux, ouvrages, droits, priviléges et avantages passera à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs; et à titre d'indemnité Sa Majesté paiera à la compagnie la valeur des travaux d'arpentages, de préparation de plans et autres sur le terrain, effectivement exécutés par la compagnie jusqu'à la date dudit avis, ainsi que la valeur de tous biens tangibles de la compagnie dont il peut être pris possession, lesdites valeurs devant être déterminées par trois arbitres ou la majorité d'entre eux, dont l'un doit être choisi par Sa Majesté, un autre par la compagnie, et le tiers arbitre par les deux premiers.

Le comité verra qu'au lieu d'avoir un droit aux dommages touchant la clientèle ou le privilège, la compagnie n'a qu'un droit clairement restreint aux travaux qu'elle a faits sur le sol, quelle que soit la dépense effectuée. En rapportant le projet de loi, nous y avons inséré cette disposition qui met hors de doute la limite de l'indemnité à payer. C'est ainsi que le projet de loi revient devant le comité.

M. OLIVER: Je me rends compte de l'interprétation que donne à cet article mon honorable ami, mais ce n'est pas le sens que j'y attache. Chacun admettra, je pense que ce qu'il importe de savoir, ce n'est pas tant ce que dit un article de la loi que ce que le Gouvernement du jour se propose d'en faire. Je crois que ma question a de l'à-propos, et l'honorable premier ministre en avait jugé ainsi, puisqu'il a promis de me dire officiellement ce qu'il en pensait et à titre de chef du cabinet. Je ne demande point à faire venir le premier ministre, mais j'aimerais qu'un des membres du ministère me dît quelle est l'opinion du Gouvernement sur l'effet de cet article, puisque cette opinion sera celle qui le guidera si jamais la disposition dont il s'agit trouve à s'appliquer.

M. HAZEN: Le Gouvernement ne peut rien de plus que d'exécuter la loi. En ma qualité de membre du cabinet, je dirai que j'attache à cet article le même sens que mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster), qui est le président du comité des Chemins de fer et qui a donné beaucoup de soin à l'examen de ce projet de loi. Je ne vois pas que cette disposition puisse en rien gêner le Gouvernement ni en quoi une augmentation du capital de la compagnie puisse rendre plus difficile pour lui la prise de possession des ouvrages dont il s'agit.

M. OLIVER: Afin de bien nous assurer de la chose, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries aura-t-il la complaisance de nous dire au nom du Gouvernement que l'augmentation de capital autorisée par la présente loi n'aura pas, à son avis, donné en sa qualité de membre du cabinet, l'effet d'imposer au Gouvernement l'obligation de...

M. LANCASTER: Des obligations plus étendues?

M. OLIVER: Oui, des obligations plus étendues---contre valeur.

M. HAZEN: Je ne pourrais donner que mon opinion individuelle de membre du cabinet, et cette opinion est que la chose n'imposerait au Gouvernement aucune obligation plus étendue.

M. OLIVER: Je ne désire pas insister pour que le premier ministre soit ici, quoiqu'il ait été entendu formellement qu'il fournirait lui-même une réponse à ma question. Je suis prêt à accepter celle de mon honorable ami (M. Hazen) s'il la donne comme étant celle du Gouvernement.

M. PUGSLEY: J'espère que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) acceptera la déclaration du ministre de la Marine et des Pêcheries, qui non seulement parle en sa qualité de ministre, mais qui en même temps est avocat et sait parfaitement quel est le sens de cette déposition. Pour moi, il me paraît évident que le droit donné à la compagnie d'étendre son entreprise ne peut en rien ajouter aux obligations du pays relativement aux ouvrages que l'article 42 lui permet d'établir. L'obligation du pays se limite dans tous les cas à la valeur de ces ouvrages, aux sommes dépensées en travaux d'arpentages et de constructions.

Que la compagnie ait le droit d'émettre des obligations au chiffre de 100 millions ou de $100,000, ce n'est pas là ce qui détermine la décision des arbitres sur la somme à payer. Je tiens pour certain que les intérêts du pays sont entièrement sauvegardés et que ces augmentations de capital n'obligent le pays à rien de plus.

(Il est fait rapport du projet de loi, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.)

3e LECTURE

DU BILL DU CHEMIN DE FER DE KOOTENAY A ARROWHEAD.

La Chambre se forme en comité pour l'étude du projet de loi (n° 43), présenté par M. Taylor, relatif au chemin de fer de Kootenay à Arrowhead.

(M. l'Orateur-suppléant occupe le fauteuil.)

Sur l'article 2.

M. LANCASTER: Un mot d'explication peut être utile ici. Cet article 2 ne se trouve pas dans le projet de loi tel qu'il a été imprimé. Vous avez là, monsieur le président, trois articles de plus, je crois, portant les numéros 1, 2 et 3. Ils renferment des dispositions tendant à prévenir l'expropriation de forces hydrauliques et l'enlèvement aux municipalités du contrôle qu'elles exercent sur la voierie et sur les entreprises d'éclairage, de chauffage et de force motrice utilisant cette voierie.

(Il est fait rapport du projet de loi, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.)

3e LECTURE

DU BILL DE LA GOLD MEDAL FURNITURE MANUFACTURING COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour l'étude du projet de loi (n° 71), présenté par M. Macdonell, relatif à la Gold Medal Furniture Manufacturing Company, Limited.

(M. l'Orateur-suppléant occupe le fauteuil.)

M. CARVELL: Je désire protester contre l'adoption d'un projet de loi de cette sorte, parce qu'il me semble établir le principe du renouvellement des brevets sans tenir compte des circonstances du cas. Jusqu'ici, l'on a toujours allégué dans ces sortes d'affaires certaines circonstances que les détenteurs du brevet disaient échapper à leur contrôle, et toujours des raisons apparemment excellentes étaient invoquées à l'appui de la demande que l'on nous faisait. C'était déjà un procédé donnant prise à des tromperies, mais voici que nous allons encore plus loin, et les propriétaires de brevet ne se gênent même plus d'invoquer leur propre négligence, leurs propres erreurs, pour obtenir une prolongation de délai. Il s'agit ici d'un brevet relatif à des lits ou matelas à ressorts. L'affaire a été vivement menée au comité des bills privés, l'autre jour; elle s'est trouvée bâclée en moins de quinze minutes, et nous avons été les seuls, l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) et moi, à présenter des objections contre la proposition qui nous était soumise. On m'a demandé si je consentirais à remettre la chose aux mains de la Chambre alors en séance, et j'y ai consenti. La compagnie avait trois brevets: l'un expire en 1912, un autre en 1909 et le troisième en 1910, je crois. Autant que nous avons pu nous en assurer, ces trois grevets étaient, à vrai dire, pour une seule et même chose. Le gérant de la compagnie nous a dit avoir donné ordre au secrétaire ou au trésorier d'envoyer un chèque au ministère pour l'un de ces brevets, et le ministère l'a appliqué à celui qui expirait en 1910. Il y eut de nombreuses lettres d'échangées, lorsque, finalement, à cause de certaines irrégularités, le chèque fut retourné. Il en fut envoyé un nouveau dont le produit fut finalement appliqué au brevet qui expirait en 1910, et la compagnie ne fit aucune tentative de renouveler celui qui expirait en 1909, et qui est le brevet visé par le présent projet de loi.

En 1912 expirait le troisième brevet et d'autres fabricants de ces mêmes articles ont prétendu qu'il n'existait, à proprement parler, aucune différence entre le brevet expiré en 1909 et celui qui expirait en 1912. Par ce dernier brevet, la compagnie avait otbenu un privilège de dix-huit ans, et elle nous demande aujourd'hui une prolongation de douze années pour une chose que d'autres fabricants nous disent être la même. Un certain nombre des plus importants manufacturiers de ces sortes d'articles au Canada se sont vivement élevés contre la prorogation de ce brevet. Ils étaient représentés à la séance du comité par un avocat éminent de Montréal, mais le comité n'a pas semblé vouloir tenir compte des déclarations de ce dernier, et l'affaire a passé sans le moindre examen. Que ce projet de loi soit adopté, et ce sera douze ans pendant lesquels cette compagnie jouira d'une protection dont elle a joui déjà dix-huit ans. Celui qui invente quelque chose de nouveau et d'utile a droit à la protection que lui assure un brevet dont la durée est de dix-huit ans, mais l'effet de ce projet de loi sera de prolonger de douze ans ce délai, c'est-à-dire en tout trente ans. Pour le consommateur, le prix de l'article montera, et m'est avis que, si un brevet peut être renouvelé à de pareilles conditions, autant vaut donner au commissaire des brevets le droit de les renouveler à sa discrétion. Comme cela, le public ne nous verra pas à chaque session occupés à

d'aussi burlesques exploits. Si j'étais le détenteur d'un billet que j'eusse négligé de présenter à son échéance, avec avis à l'endosseur, je pourrais demander au Parlement de faire revivre mon droit et de me fournir une autre occasion de notifier cet endosseur, avec non moins d'à propos que si je demandais le renouvellement d'un brevet dans les circonstances que j'ai dites. Il devrait certainement être pris des mesures pour prévenir cet abus que l'on fait de la loi des brevets, et pour nous éviter d'accorder à certaines personnes des faveurs qu'elles ne méritent pas.

M. MACDONELL: Je suis quelque peu étonné de l'attitude de l'honorable député de Carleton. Il était là au moment où ce projet de loi se discutait devant le comité, et il a été le seul, avec l'honorable député de Saint-Antoine, qui ait élevé des protestations. Quant à l'honorable député de Saint-Antoine, après avoir entendu les explications qui ont été données, il a paru satisfait. La compagnie était représentée à la séance du comité par son avocat et par son président. Des explications détaillées ont été fournies et nulle voix dissidente ne s'est fait entendre devant le comité lorsque le bill a été finalement adopté, pas même celle de mon honorable ami. Les renseignements les plus complets ont été donnés, et pas une voix dissidente ne s'est élevée au sein du comité quand le bill a été finalement adopté, pas même celle de l'honorable député de Carleton.

M. CARVELL: Je vous demande bien pardon, mais j'ai voté contre.

M. MACDONALD: Voilà le fait. L'auteur de cette demande a prouvé que la durée de ce brevet primitivement devait être de dix-huit ans et son avocat a produit devant le comité une déclaration assermentée des faits.

Après six années d'exploitation, les pétitionnaires étant manufacturiers de certains ressorts à matelas ou autres usages, transmirent à Ottawa le droit voulu pour le renouvellement d'un autre brevet qu'ils détenaient, croyant par là acquitter le droit exigé pour le renouvellement du brevet en discussion. L'avoué qui a comparu devant le comité a prouvé que le personnel du bureau à Ottawa était, à un certain degré, coupable de négligence en ne notifiant pas aux pétitionnaires avis qu'ils avaient fait erreur en acquittant le droit sur un autre brevet.

Les pétitionnaires ne découvrirent que plus tard qu'ils avaient acquitté le droit pour un brevet qui n'expirait que dans quelques années.

Les pétitionnaires prouvèrent qu'ils avaient engagé $27,000 à $30,000 dans l'exploitation de ce brevet, tant en annonces, frais de publicité et autres travaux et à sa vulgarisation. Sa seule opposition suscitée contre ce bill est venue de la part de gentlemen pour lesquels apparemment l'honorable député a agi comme parrain. De l'aveu même de leur procureur, ces messieurs seraient pour ainsi dire, des pirates, n'attendant que l'expiration du brevet pour fabriquer eux-mêmes ces articles et bénéficier de l'invention du pétitionnaire, sans rien payer pour les droits.

Pareille situation n'a pas rallié l'approbation du comité. Les membres du comité ont pensé, à bon droit que, puisque ces messieurs étaient à l'affût, guettant le moment ou expirerait ce brevet afin d'en profiter pour fabriquer sous le couvert de ce brevet et bénéficier ainsi de l'invention du pétitionnaire, ils ne méritaient pas qu'on tînt aucun compte de leur demande; aussi quand le président mit aux voix la motion tendant à faire rapport sur le bill, pas une seule voix ne s'éleva contre cette motion. Au cas où quelqu'un aurait acquis sincèrement quelque intérêt se rattachant à ce brevet, depuis son expiration, on a inséré à l'article 2 la disposition ordinaire de protection.

Voilà des années que cette Chambre renouvelle des brevets expirés par inadvertance, par suite de l'erreur commise par quelque commis ou chose semblable et la demande en discussion en ce moment cadre parfaitement avec cette pratique.

M. CARVELL: Je regrette que mon honorable collègue ait cru profiter de cette circonstance pour diriger une attaque personnelle contre moi.

J'ai le droit de porter la parole ici sur cette question ou de me rendre devant le comité des bills d'intérêt privé, pour y présenter mes vues. J'ai demandé qu'on me donnât les raisons militant en faveur de l'adoption de ce bill, et l'honorable député répondit que le comité des bills d'intérêt privé avait décidé d'une seule voix, sauf la mienne, de faire rapport sur le bill. De fait, le brevet auquel a été appliqué cet argent a expiré au cours d'une année. Cette compagnie a tout autant droit d'obtenir un renouvellement que des centaines d'autres qui se sont présentées ici depuis cinq ans. C'est au principe même du bill que je me suis attaqué, devant le comité, et puisque mon honorable collègue a fait allusion au comité, je vais faire un exposé des faits. Le comité avait été convoqué pour onze heures; mais comme les conservateurs tenaient un conciliabule, nous reçumes avis que le comité se réunirait à deux heures et demi. A mon arrivée, la salle du comité était remplie. Je posai quelques questions et un peu avant trois heures je demandai la permission d'interroger le président de la compagnie, qui était là. Mais on se récria: "Vous n'allez pas l'interroger, dirent ces messieurs; voici une déclaration sous serment". Il était là avec son avoué ou procureur et on me demanda

de quel droit je voulais l'interroger. Finalement, on me refusa ce droit.

M. MACDONALD: L'honorable député fait erreur du tout au tout.

M. CARVELL: Je puis tout aussi bien que mon collègue faire un exposé de faits et j'affirme que je ne fais pas erreur.

M. MACDONALD: Vous vous trompez.

M. CARVELL: Je répétai deux ou trois fois ma demande et invariablement on la mis au rancart. Enfin, trois heures sonnèrent et je voulus interroger le témoin, mais on repoussa ma demande. J'objectai que nous n'avions pas droit de délibérer pendant que la Chambre siégeait, sauf avec autorisation, mais le député de Toronto se moqua de la chose. Heureusement, le président du comité des bills d'intérêt privé est assez bon avocat et il savait que la loi, la pratique et les règlements défendent au comité de siéger pendant que la Chambre est en séance, sans le consentement de cette dernière. On me demanda: Pourquoi vous opposez-vous au bill? On m'adjura de ne pas faire d'obstruction. Je ne voulais pas passer pour un obstructionniste; aussi en vint-on au scrutin et je votai dans la négative. Je le répète, au point de vue des principes, une compagnie qui a négligé de se conformer aux prescriptions de la loi ne devrait pas être autorisée à venir devant cette Chambre et demander sa réintégration. Mon honorable collègue s'est servi du mot "pirate". Je ne connais nullement ces compagnies. Je ne saurais en nommer une seule aujourd'hui. Je n'ai jamais dit un seul mot au représentant de ceux qui ont protesté; je ne me rappelle pas même son nom; mais il était là, devant le comité, porteur d'une sincère protestation de la part d'importants fabricants de ce pays contre le renouvellement de ce brevet; et le comité se serait fait honneur en nous permettant d'approfondir davantage la question et en s'éclairant sur les faits auprès du président de la compagnie qui assistait à la séance. Je ne pouvais empêcher le comité d'adopter ce bill avec précipitation; mais j'ai bien le droit d'exprimer ici tout haut ma pensée et de faire connaître mes objections.

Il conviendrait d'étudier plus mûrement la question et de ne pas adopter ce bill à toute vapeur, comme semble le vouloir le député de Toronto (M. Macdonell).

M. ROGERS: Je suis d'accord à dire avec le député de Carleton (M. Carvell) que cette Chambre ne devrait pas se mettre en frais de renouveler pareils brevets, à moins que des raisons majeures ne militent en faveur de ce renouvellement. La raison alléguée par le député de Toronto, c'est que le brevet est devenu caduc, par la négligence d'un des commis du bureau, et à mon avis, cette raison là autorise la Chambre à prendre initiative à cet égard. Ceux qui demandent le renouvellement de leurs brevets devraient faire attention à l'exposé de faits du député de Carleton, et de façon générale, je souscris volontiers aux vues qu'il a exprimées. Toutefois, vu le puissant plaidoyer de mon collègue en faveur de l'adoption du bill, personne sans doute ne s'y opposera.

M. NESBITT: A-t-on prouvé devant le comité que l'expiration du brevet tient à la négligence de quelque commis du bureau.

M. MACDONELL: Je ne veux rien dire de dérogatoire au département. Il a été prouvé que les propriétaires de ce brevet transmirent à Ottawa l'honoraire voulu pour le renouvellement; mais qu'on appliqua ce droit au renouvellement d'un contre-brevet qui n'expira qu'au bout de deux ans. Il s'en suivit une correspondance qui se poursuivit deux mois durant, et les propriétaires de ce brevet crurent qu'au cours de cette correspondance, on aurait pu appeler leur attention sur le fait qu'on avait appliqué le droit à un autre brevet.

M. CARVELL: Le commissaire des brevets ne dirige pas son département arbitrairement et j'eusse été bien aise de voir la correspondance, afin de constater si le droit a été appliqué au deuxième brevet, au lieu de l'être au premier.

Je demandai au comité l'ajournement du bill, mais on me traita presque d'obstructioniste. Je ne cherchai donc pas davantage à empêcher l'adoption de la mesure par le comité, sachant que j'aurais l'occasion de dire toute ma pensée plus tard devant cette Chambre. J'en suis encore convaincu, le bureau des brevets a appliqué ce droit comme on lui avait dit de le faire. Au cours de ma carrière parlementaire, jamais encore je n'ai été témoin d'une telle précipitation dans la délibération du petit bill relatif à ce brevet, adopté par le comité, ce matin.

Vu l'habile plaidoyer du ministre des Travaux publics en faveur de l'adoption de ce bill, je ne doute nullement que le député de Toronto réussisse à le faire adopter; mais il ferait acte de sagesse en permettant qu'il soit séservé, jusqu'à plus ample informé.

M. OLIVER: Le député de Carleton dit qu'à son avis, ce projet accorde à la compagnie en question une période de trente ans pour l'exploitation de son brevet. Est-ce bien exact?

M. MACDONALD: C'est-là une des erreurs commises par le député de Carleton. La durée de l'exploitation du brevet est de dix-huit ans, à compter de cette date. Il s'est déjà écoulé neuf ans, et il reste encore neuf années.

M. CARVELL: Comme je l'ai dit l'autre soir, d'après mes auteurs, le brevet qui

expirait en 1909 avait la même durée que celui expirant en 1912. Telle était l'opinion des fabricants. A leur avis, lorsque le brevet de 1912 aurait été exploité pendant toute sa période de dix-huit ans, la voie serait déblayée et ils auraient le droit de se mettre à l'œuvre et de fabriquer. Les brevets, à mon avis, s'appliquent à la même invention, mais je n'ai pas été en lieu de constater le fait. J'aurais été bien aise de pouvoir interroger le président de la compagnie vu qu'il était présent. Je connais assez familièrement la loi des brevets pour croire que j'aurais pu le faire, et alors j'aurais pu constater si ces brevets s'appliquent à la même invention. Le commissaire des brevets était aussi présent et j'eusse été bien aise de l'interroger. Mais je n'en ai pas eu le temps, vu qu'il ne nous restait guère qu'une demi-heure, et ces messieurs tenaient à ce que le bill fût adopté. Nombre de puissantes raisons militent en faveur de ma proposition et demandent que le bill ne soit pas adopté, mais soit renvoyé au comité des bills d'intérêt privé.

Mon honorable collègue ferait acte de sagesse en proposant que l'ordre portant étude du bill en comité soit rescindé et que ce projet soit renvoyé au comité des bills d'intérêt privé.

Cela ne l'empêchera nullement de faire adopter son bill, avant la fin de la session.

(Il est fait rapport sur le bill qui, après sa 3e lecture, est adopté.)

3e LECTURE

APRES DELIBERATION EN COMITE SOMMAIRE DES TROIS PROJETS DE LOI.

Du bill (n° 40), présenté par M. Taylor, concernant la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique-sud.

Du bill (n° 39), présenté par M. Ross, concernant la compagnie d'irrigation et de force d'Ebro (à responsabilité limitée).

Du bill (n° 11), présenté par M. Macdonald, concernant la compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et de Grande-Isle et tendant à substituer à ce nom celui de la compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et de Grande-Isle (à responsabilité limitée).

2e LECTURE

DE DIVERS PROJETS DE LOI.

Bill (n° 110), présenté par M. Sharpe (Lisgar), relatif à la Canadian Pacific Railway Company.

Bill (n° 111), présenté par M. Green, relatif à l'Imperial Underwriter Corporation pour changer son nom en celui de Imperial Underwritters Corporation of Canada.

Bill (n° 114), présenté par M. Beattie, pour autoriser la Port Nelson Company.

Bill (n° 115), présenté par M. Meighen, pour autoriser la Prudential Life of Canada.

Bill (n° 117), présenté par M. Aikins, pour autoriser la Canadian Western Railway Company.

Bill (n° 118), présenté par M. Clark (Bruce), relatif à l'Imperial Traction Company.

Bill (n° 119), présenté par M. Macdonell, relatif à la Prodential Trust Company, Limited.

REPRISE DU DEBAT SUR LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. F. F. PARDEE (Lambton-ouest): J'ai sur la question navale, monsieur l'Orateur, la même opinion que celle exprimée par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), cet après-midi, et je n'ai pas à m'excuser si j'entreprends de continuer la discussion. Pour moi, en ma qualité de Canadien convaincu, c'est la question la plus importante qui ait été soumise au peuple du Canada. Elle est fertile en grands résultats, elle comporte des conséquences plus importantes qu'aucune proposition, du moins qu'aucune de celles qui ont été faites depuis que je suis dans la politique, soit dans ce Parlement, soit dans la législature du pays. Aussi, il me semble étrange que les partisans du Gouvernement puissent observer un si grand silence sur cette question. La droite est plongée dans un absolu silence de plomb. Mais j'aurai plus de plaisir à discuter ce sujet comme libéral et canadien, car je sais que le parti libéral n'a jamais été effrayé d'arborer ses couleurs et de les laisser flotter pour discuter chaque question jusqu'au bout, afin de faire savoir exactement au peuple ce qu'il pense de ces questions et d'en appeler en tout temps à la population du Canada pour connaître son opinion.

La question qui nous intéresse a passé par deux phases. Celle qui a été présentée et adoptée à l'unanimité en 1909, et celle qui a été proposée durant la session actuelle et qui a donné naissance à ce débat. Il y a entre les deux programmes une différence très nette et il ne me semble pas qu'on puisse trouver un point de comparaison entre eux pour indiquer quel est le meilleur à recommander au peuple.

Il y a trois motifs qui expliquent pourquoi nous n'avons pas entendu les partisans du Gouvernement nous donner leurs opinions. Le premier est que les membres de la droite ont peur individuellement de s'engager après la discussion de 1909; le second est qu'il n'y a pas l'ombre d'un danger imminent, et le troisième c'est qu'il

est absolument impossible de défendre la proposition actuelle. Pourquoi ont-ils peur de s'engager? Parce que le pays a approuvé la résolution qui avait été adoptée à l'unanimité par la Chambre en 1909. Cette résolution a été présentée comme suite d'un discours prononcé par le ministre actuel du Commerce et de l'Industrie, un discours que j'ai écouté avec une attention que je n'ai jamais apportée à aucun autre discours dans ma vie publique. Il a fait sur mon imagination de jeune Canadien une impression très vive. Je ne m'étais pas beaucoup intéressé à la question auparavant, mais je dois dire qu'après avoir entendu ce discours et y avoir réfléchi à ma manière, j'ai reconnu qu'il exprimait les meilleurs sentiments au point de vue canadien et impérial. Je ne veux pas citer ce discours in extenso, mais il contient deux ou trois passages qui méritent d'être lus à la Chambre, même s'ils ont déjà été cités une ou deux fois. Je cite la page 3687 des Débats officiels du 29 mars 1909:

Monsieur l'Orateur, dans ce monde agité, incertain, composé de nations, le Canada s'est conquis une position, position importante déjà et qui le deviendra de plus en plus avec les années. Comme Etat, sa barque est lancée sur les eaux de l'univers, elle est exposée à toutes les tempêtes, à tous les dangers. Ce pays ne saurait se soustraire au fardeau commun, ne saurait négliger le devoir commun ni ignorer la responsabilité commune. Je ne crois pas non plus qu'il le désire. Etant entré en lice, le peuple canadien est disposé je crois, à combattre avec vaillance, avec honneur et avec succès. Si ses enfants ont l'orgueil de la virilité, comme je crois qu'ils l'ont, s'ils savent ce que signifie l'âpre plaisir de lutter, s'ils ont l'espoir qu'ils doivent avoir en leurs grandes destinées, s'ils envisagent l'avenir comme il convient de l'envisager, il me semble que c'est à sa population forte et courageuse du Canada de prouver sa foi et sa valeur par des œuvres, de comprendre tout ce que signifient son héritage et ses responsabilités et de se préparer à le défendre et à le développer.

Il disait plus loin:

Pendant cinq cents ans, le contribuable anglais a payé joyeusement de son argent et sans murmurer jusqu'à présent. Pouvons-nous trouver dans l'histoire du monde un exemple plus sublime, une œuvre plus grande et plus puissante, accomplie d'une façon aussi désintéressée et soutenue, avec autant de joie et sans lésiner, par les quelques millions de personnnes qui vivent dans la mer du Nord?

Puis il exprima un argument qui est, suivant moi, le plus important de tout son discours:

N'est-ce pas faire acte de prudence de déposer immédiatement cette semence dans le sol, puis d'en favoriser le développement dans la mesure de nos forces et de nos ressources suivant les circonstances, jusqu'à ce que nous soyons arrivés à ce degré de développement que nous avons atteint en d'autres sens importants, dans notre marche vers le progrès?

C'étaient là des sentiments absolument canadiens à tous les points de vue. Mais, il y a deux mois à peine, nous avons encore entendu le ministre du Commerce et de l'Industrie et nous l'avons entendu renier et combattre tous les sentiments exprimés en mars 1909. Cela a dû faire comprendre à ses auditeurs que la politique oblige les hommes à faire parfois des choses bien curieuses. En l'écoutant, il me semblait qu'il ne parlait pas du plus profond de son cœur, mais qu'il essayait de se justifier ainsi que son parti devant les électeurs du pays. C'est tout ce qui reste, suivant moi, du discours peut-être habile que le ministre du Commerce et de l'Industrie a prononcé il y a deux mois.

Nous avons eu aussi d'autres discours et je parlerai de celui prononcé par le premier ministre actuel, le 12 janvier 1910. J'en citerai les passages suivants, page 1842 des Débats:

On a prétendu que l'établissement d'une marine canadienne pourrait engager notre grand Dominion à se séparer de l'empire.

J'aimerais que mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt) apprécie ces paroles, s'il en est capable:

Je ne vois pas que l'établissement d'une marine aurait cet effet plus que l'organisation d'une milice. Loin de là, le projet de résolution soumis à cette Chambre en mars 1907, déclare en toute lettre que l'établissement d'une marine canadienne devra se faire " d'après les indications fournies par l'amirauté, lors de la dernière conférence impériale ". Le projet de résolution, déposé par le premier ministre, fut légèrement modifié par la suite, et en définitive se trouva adopté.

Et il passe à la lecture de la déclaration. Ce fut là une de ses déclarations pendant la session de 1910 et il dit qu'on répètera:

Que l'établissement d'une telle marine canadienne pourrait engager notre grand Dominion un de ces jours à se séparer de l'empire.

Plus loin, il dit encore:

Sous certains rapports, l'empire britannique est une simple désorganisation, et pour ma part, je crois que la coopération en fait de commerce et de défense est essentielle à son futur développement et même à son existence future. A mon avis, l'on ne saurait établir la coopération permanente en fait de défense qu'en nous servant de nos propres matériaux, du travail de nos propres citoyens, qu'en utilisant et en développant nos propres talents et nos propres ressources, et surtout en cultivant chez le peuple le sens de sa responsabilité en ce qui concerne sa quote-part des affaires internationales.

C'est ainsi qu'a parlé à la Chambre le premier ministre. Plus tard, en juillet, au banquet du Dominion Day à Londres, il a dit:

Il y a eu dans les Iles Britanniques une certaine impression désagréable parce que le Canada n'avait pas dans une résolution ou un discours du premier ministre appuyé l'offre d'un, de deux ou de trois dreadnoughts. Bien que la résolution dans sa forme ne paraisse pas pour le moment aussi significative que l'offre d'un ou de deux dreadnoughts, elle a posé en principe pour le Canada l'adoption d'un programme permanent qui remplira un but plus logique qu'une offre de dreadnoughts.

Il pensait à ce moment que le programme adopté en 1909 était de beaucoup supérieur à la résolution d'aujourd'hui.

L'autre soir, mon honorable ami de Brantford a eu l'obligeance de dire que le programme de 1909, celui que nous défendons encore aujourd'hui, était un programme séparatiste. Je cite son discours dans lequel il a dit:

Nous connaissons sir Wilfrid Laurier depuis vingt-cinq ans et la déclaration que j'ai faite est bonne, du moins c'est ainsi qu'on l'apprécie dans la province d'Ontario tout au moins, à savoir que toutes les fois qu'il a eu l'occasion de choisir entre une plus grande unité de l'empire et une politique séparatiste, c'est toujours cette dernière qu'il a choisie, comme il le fait maintenant.

Au banquet du Dominion Day, en juillet 1909, le très honorable chef du Gouvernement n'a-t-il pas formulé le programme même que l'opposition soutient aujourd'hui? Si mon honorable ami de Brantford tient tant à employer des épithètes, je lui demanderai qui était séparatiste en juillet 1909; était-ce le très honorable chef de l'opposition ou le très honorable chef du Gouvernement? Immédiatement avant les paroles que je viens de citer, l'honorable député fit la remarque que le comte Grey, à propos de quelques paroles qu'il avait prononcées, avait permis à sa bonne nature—je crois qu'il s'est servi de cette expression—de dépasser son zèle. En parlant ainsi, l'honorable député de Brantford permettait à son zèle politique et à ses opinions de partisan de s'enfuir avec son sentiment des réalités. Je ne puis pas le comprendre autrement car les faits ont leur éloquence et je laisse le soin de les apprécier à la Chambre et au pays.

Après tout ce qu'on a déclaré du côté du Gouvernement, il n'est pas extraordinaire que les honorables députés de la droite restent silencieux, qu'ils n'osent pas s'engager.

Je n'en suis pas surpris, parce que sur cette question, leur attitude a changé d'année et année, de session en session. C'est exactement l'histoire d'Eli, Huli, et Babi qui apparaissent sur la scène avec des flambeaux allumés. Babi disparaît dans le gosier de Huli, Huli est ingurgité par Eli, Eli qui se trouve seul, s'avale lui-même avec son flambeau et la scène reste plongée dans l'obscurité. Nos honorables adversaires n'ont pas fait autre chose. En 1909, ils étaient unanimes sur la question d'une marine canadienne; mais vers la fin de l'année, le vent commença à tourner et le premier ministre entreprit de disposer ses voiles de manière à recevoir la brise qui soufflait d'un autre côté. En 1911, l'alliance fut conclue avec le parti nationaliste; le parti conservateur, appuyé sur cette alliance et sur la campagne menée contre la réciprocité, fut porté au pouvoir. (Applaudissements). Mes honorables amis de la droite applaudissent, mais ils me permettront de leur dire que quelle que soit la durée de ma carrière publique, je mépriserais le jour où il me faudrait subir des conditions comme celles qui ont porté les conservateurs au pouvoir.... Ils sont maintenant à la tête des affaires, mais le pacte conclu entre le ministre des Postes, le ministre de l'Intérieur et M. Bourassa, subsiste. Il n'y a pas le moindre doute que c'est en exécution de ce pacte que le parti conservateur nous fait aujourdhui cette proposition anti-patriotique et qui, au fond, lui répugne, je n'en ai aucun doute.

Il y a des Canadiens qui disent que nous ne devons rien faire; ils ne veulent pas de contributions en argent; ils ne veulent pas construire de navires; ils ne veulent ni les entretenir ni les équiper. Pour ma part, je crois que nous sommes tenus de faire quelque chose; ils nous faut choisir entre le projet du Gouvernement et celui de l'honorable chef de l'opposition. Je n'admets pas que nous ne devons pas avoir de marine canadienne sous prétexte que nous ne pourrons pas faire construire des navires et que nous sommes incapables de les équiper et de les entretenir. Dans sa courte existence, le Canada a déjà exécuté quelques-uns des plus gigantesques entreprises conçues par le génie de l'homme. Nous avons construit nos canaux et amélioré nos voies fluviales; nous avons construit de vastes chemins de fer à travers le continent; nous avons construit.....

Un DEPUTE: Le pont de Québec.

M. PARDEE: Oui, le pont de Québec et si le Gouvernement d'alors avait confié cette entreprise à des entrepreneurs canadiens, le résultat aurait été probablement bien différent. Ces énormes travaux ont été exécutés par des Canadiens; ils se poursuivent encore à l'heure présente et toujours nos efforts sont couronnés de succès. Sommes-nous allés demander à l'Angleterre les têtes et les bras qu'il fallait pour mener à bonne fin ces vastes entreprises? Non. Nous les avons exécutés avec nos propres ressources et il en sera de même pour la marine. Sans doute que la chose ne pourra pas se faire du jour au lendemain, mais est-ce trop présumer de nos forces que de supposer que les Canadiens sont assez bien doués, physiquement et intellectuellement, pour faire ce que font les autres peuples?

Pourvu que nous sachions nous y prendre, nous pourrons construire d'aussi bons navires que n'importe quel pays et l'occasion de le faire devrait nous être fournie. Que disait l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie dans ce même discours dont j'ai déjà cité un passage? Ecoutez bien ceci:

Le premier navire appartenant au Canada, construit et équipé en Grande-Bretagne, envoyé ici pour défendre nos côtes deviendrait, pour ainsi dire, le noyau, la pépinière de chauffeurs canadiens, de marins canadiens, d'officiers canadiens et plus tard peut-être verra-t-on un amiral canadien sur la côte canadienne. Combien faudra-t-il de temps pour parcourir ce cycle? Nul d'entre nous ne le saurait dire, mais, si dès le début, nous établissons la configuration de ce cercle et si nous le suivons loyalement et fidèlement, l'heure viendra où nous aurons complété ce cercle où il existera pour la défense du Canada et pour celle de l'empire un contingent auxiliaire de la flotte britannique où le Canada aura mis quelque chose de sa substance, de son sang et de sa puissance intellectuelle.

Ces quelques mots expriment ma pensée mieux que je ne pourrais le faire en discourant pendant une heure, car je serais incapable d'exprimer les mêmes sentiments dans un langage aussi clair et aussi concis. Que désigne ce "cycle" dont parle le ministre du Commerce et de l'Industrie? Il désigne les chantiers pour la construction non seulement des navires de guerre, mais de tous les navires dont le Canada a besoin pour son commerce. Le développement de nos ressources—de nos mines de fer et de nickel, de nos forêts et de nos dépôts de houille—serait une conséquence naturelle de l'établissement de l'industrie de la construction maritime au Canada et cela nous attirerait, de plus, des milliers d'ouvriers d'élite qui trouveraient de l'emploi dans la construction maritime et dans l'exploitation des nombreuses industries qui en découleraient. Qu'est-ce que cela voudrait dire pour Sydney et le Sault-Sainte-Marie? Qu'est-ce que cela voudrait dire pour Hamilton, avec ses immenses acieries? Ces trois villes seules fourniraient de l'emploi à des milliers de nouveaux ouvriers.

Ne verrait-on pas surgir de ces villes de nombreuses industries découlant de la construction maritime? Dans de pareilles conditions le pays ne deviendrait il pas plus prospère qu'il n'est aujourd'hui et qu'il n'a jamais été? On verrait probablement des chantiers maritimes à Montréal, à St-Jean, à Halifax, dans deux ou trois ports des Grands lacs et dans la Colombie-Anglaise. Ces industries donneraient naissance à de nouvelles villes et nous verrions au Canada des citées industrielles comme Belfast et Newcastle. Voilà ce que devrait comprendre une politique navale canadienne et c'est ce qui se trouve en germe dans le projet soumis par l'opposition.

Le Gouvernement propose d'expédier en Angleterre une somme de $35,000,000.

C'est une somme considérable, et comment sera-t-elle employée? Si je suis bien renseigné, 70 pour 100 de cette somme, c'est-à-dire $24,500,000, iront dans la poche des ouvriers. Si une somme aussi considérable doit aller aux ouvriers, toutes les autres classes de la communauté en profiteront, et—à la grande satisfaction de nos honorables adversaires—le marché intérieur de l'Angleterre en sera plus prospère que jamais.

Alors, je me demande en vertu de quoi ce Parlement prendrait sur lui de priver le Canada d'une pareille somme pour en faire profiter la population d'un autre pays, au détriment de nos ouvriers, de nos cultivateurs et de toute notre population. Cette politique est anti-canadienne au point de vue strictement commercial et aussi en ce qu'elle proclame à l'univers entier que le Canada veut bien contribuer à l'entretien de la marine anglaise, mais qu'il n'a ni les talents, ni les ressources, ni le courage nécessaires pour trouver l'emploi de son argent sur son propre territoire.

Ce sont là des faits auxquels on ne saurait se soustraire, et croit-on que c'est par de semblables moyens que l'on inculquera de hautes aspirations aux générations futures? La grandeur d'un pays ne réside pas uniquement dans l'abondance de ses ressources. Un pays est surtout grand par le patriotisme de ses habitants et par leur confiance dans les destinées de leur patrie. Ces qualités sont, sans contredit, le plus riche héritage que nous puissions léguer à nos descendants. Mais de tels sentiments demandent à être cultivés; il faut les implanter profondément au cœur de la population. Comme le disait le ministre du Commerce, il faut implanter sur le sol même de la patrie quelque chose qui pousse de profondes racines, et il n'y en a pas de plus précieuses que celles que je viens de mentionner. C'est un étrange impérialisme que celui qui ne veut pas que les Canadiens aient l'amour et la fièreté de leur pays. Je remarque, depuis un certain nombre d'années, que ces éternelles discussions ont développé au sein de notre population une sorte d'impérialisme sentimental au détriment d'un robuste patriotisme, et le plus tôt nous nous débarrasserons de ces notions frelatées, le mieux ce sera pour le pays en général.

L'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. Hugh H. McLean) se proclama un ardent impérialiste. Il a voyagé en compagnie de l'honorable premier ministre et du ministre du Commerce; il a respiré la même atmosphère qu'eux et il est possible

que dans ce milieu et ce contact, son impérialisme se soit modifié. Il veut absolument que le Canada ait des navires dans la ligne de combat. Il se bombait la poitrine pour dire: "Pour ma part, je considère que nous devons verser une contribution en argent, pour avoir des navires dans la ligne de combat; voilà ce que je considère être le véritable impérialisme et c'est ce que nous devons faire au lieu de travailler à créer une marine canadienne et à développer le sentiment national." Cela me parait être un impérialisme fait sur commande: payez et vous en aurez. Vous n'avez qu'à verser votre obole; il n'est pas nécessaire d'équiper ou d'entretenir les navires; vous n'êtes pas tenu à la contribution du sang. Il y a des contributions qui inspirent la confiance et le dévouement, mais on préfère celle des dollars; vous payez et le reste ne vous regarde plus. Franchement, je ne crois pas que ce soit là un impérialisme de bon aloi. C'est une politique réactionnaire qui nous ramène à la centralisation, tandis que mon rêve serait de voir les possessions britanniques sortir de leurs langes et gérer elles-mêmes leurs propres affaires.

Je donnerai lecture à la Chambre d'un court extrait d'un discours prononcé par sir George Reid, le commissaire australien. On a prétendu et certains députés de la droite prétendent encore qu'une des raisons de cette contribution c'est qu'elle dégrèvera le contribuable anglais qui gémit sous le fardeau des impôts. Voyons un peu si l'adoption du projet ministériel dégrèverait réellement le contribuable anglais. Voici ce que dit sir George Reid:

La marine australienne ne coûtera pas un forthing aux contribuables de la mère patrie. La marine canadienne leur coûtera annuellement $1,900,000: l'entretien de trois dreadnoughts.

Notre marine se construit rapidement. Le projet de l'amiral Henderson nécessitera de fortes dépenses les quelques premières années, quand les travaux seront complétés, nous aurons une marine d'environ cinquante-quatre navires. Il est important que l'amour de la mer ne périclite pas dans les possessions britanniques; si cela devait arriver ce serait un événement regrettable pour la race anglaise. Une raison qui milite fortement en faveur des marines coloniales, c'est que plus tard, les colonies se chargeront de la défense des mers dans les eaux adjacentes, ce qui allégera considérablement les obligations de la mère patrie. Je ne vois pas pourquoi les stations navales de l'Atlantique et du Pacifique nord ne seraient pas confiées au Canada et celles de la mer de Chine, aux Indes. L'Australie s'est déjà chargée de la protection des mers australes et il n'y a aucun doute que le Sud-Africain aura aussi sa marine.

On laisserait ainsi à la Grande-Bretagne le soin de sa défense dans la mer du Nord et dans la Méditerranée et—cela va sans dire—de celle des routes océaniques par lesquelles passe le commerce impérial. J'estime que cela vaudrait probablement mieux que de ne compter uniquement que sur la marine de guerre de la Grande-Bretagne, sans que celle-ci fût secondée par des unités fournies par les colonies autonomes. Au train que se développent ces dernières, un tel état de choses ne pourrait pas se continuer longtemps. Il est plutôt naturel que les sociétés, à l'instar des individus, dépensent leur argent avec plus de libéralité à l'acquisition de choses qu'elles peuvent appeler leurs qu'à l'achat d'articles qui avaient leur valeur dans le bon vieux temps.

Voilà ce que disait sir George Reid et, à ce propos, je tiens à citer le câblogramme suivant qui nous fait connaître l'opinion du "Guardian", de Manchester:

Londres, 7 février.—Dans son édition de ce jour le "Guardian", de Manchester, discutant les politiques navales des colonies autonomes, dit que le plan de l'Australie d'avoir sa propre flotte dans ses propres eaux, place toute la force de la nation dans cette flotte, tandis que le plan canadien sépare cette force et a déjà soulevé un parti contre l'autre.

"Le plan australien enfantera probablement de nouvelles idées, alors que celui du Canada ne produira qu'une uniformité désastreuse dans les idées qui se rattachent à une marine de guerre."

Ce journal ajoute: "On achèterait bien cher l'augmentation des unités qu'on mettrait à la disposition de l'amirauté, si elle avait pour résultat d'éloigner de l'océan les forces coloniales à cause de leur nationalité. C'est peut-être l'effet que produira le projet de loi maintenant soumis au parlement canadien".

Lorsqu'on lit ce discours de sir George Reid et que l'on tient compte du fait qu'un des principaux objets de ce projet de loi est de venir à l'aide du contribuable britannique, l'on constate qu'on n'envoie à la Grande-Bretagne que des coques vides. En effet, on n'équipe pas ces navires; on n'y place le moindre équipage pouvant en faire la manœuvre; on ne pourvoit pas à leurs frais d'entretien. Cela ne nous remet-il pas en mémoire, monsieur l'Orateur, la caricature qui nous représente John Bull se tenant sur la rive d'un petit cours d'eau, ayant de petites cordes attachées à trois dreadnoughts qu'il remorque et se disant à lui-même: Encore trois autres petits chiens à nourrir! Certes, les Canadiens devraient avoir assez d'orgueil national pour ne donner à personne l'occasion de dire que lorsqu'ils ont à accomplir le travail d'hommes forts et vaillants, ils chargent d'autres personnes de les remplacer. On nous dit qu'il nous en coûterait beaucoup plus cher, si nous ne remplissions pas notre devoir, ainsi que nous le devrions faire; mais supposons que cela nous coûte cinquante millions de dollars au lieu des trente-cinq millions dont vous parlez, quelle grande différence cela ferait-il, si nous tenons compte du revenu énorme que cela rapporterait au pays? Non seulement la différence dans le volume des dépenses sera peu sensible chaque année, mais, si l'on suppose qu'on dépense ces quinze millions

additionnels dont il est question, on se trouvera à remettre aux contribuables du Canada qui construiront ces navires, la valeur des impôts qu'ils auront acquittés en vue de la construction de ces navires.

On a proclamé, avec grand renfort de trompettes, que l'honorable premier ministre, lorsqu'il était en Angleterre, a dit que le Canada n'était la dépendance d'aucun pays, pas même de la Grande-Bretagne, s'il nous fallait fournir ces trois dreadnoughts et donner des trente-cinq millions de dollars, nous devrions avoir un représentant au comité de la défense impériale et notre mot à dire quand il s'agirait d'une question relative au maintien de la paix ou à une déclaration de guerre. Comme si le Canada tient beaucoup à se prononcer dans des occurrences de cette nature!

Il nous suffit de jeter un simple coup d'œil sur ce qui se passe en Europe pour comprendre parfaitement combien infiniment faible serait la voix que le Canada pourrait faire entendre, par l'intermédiaire d'un membre que notre pays compterait à ce comité. Pour les fins de l'augmentation, supposons que d'autres pays européens, l'Angleterre comprise, se trouvent mêlés à la guerre des Balkans, peut-il se trouver quelqu'un qui prétende un seul moment que la voix du Canada à ce comité de la défense, aura un effet quelconque sur tout ce qui se rattache à la décision que l'on prendrait, soit en vue de la paix, soit en vue de la guerre? Ce sera un jour néfaste pour le Canada que celui où il se touvera ainsi entraîné dans les affaires politiques de l'Europe. Je ne crois pas que ce soit là la mission assignée intentionnellement aux colonies autonomes de l'empire; j'estime que notre devoir est de contribuer notre part à la défense de l'empire lorsque celui-ci nous appelle à son secours. Si l'on tient compte de la résolution adoptée à l'unanimité en 1909, on ne doit pas s'étonner que les honorables membres qui forment aujourd'hui la droite ne se soucient aucunement de s'engager à l'endroit de cette politique; leur silence indique qu'ils ne veulent pas se déclarer par trop ouvertement en faveur de cette attitude.

J'en arrive maintenant à la question de savoir si les hommes d'Etat anglais ou si les chefs de l'opinion publique en Grande-Bretagne désirent que nous fassions ce que l'honorable premier ministre demande au Parlement d'accomplir. A ce propos, je ne puis mieux faire que de lire un article du "Times", édition hebdomadaire parue le 29 novembre 1912, non pas pendant l'urgence dont on parlait en 1909, mais au mois de novembre de l'année dernière. Voici ce que le "Times" disait:

> Aussi vrai que nous espérons que la paix de l'Europe sera maintenue, un moment s'est produit dans les affaires européennes où toute nation qui avait des intérêts et des amitiés à préserver, a dû consulter ses ressources et les mettre en œuvre. La puissance britannique est-elle encore en état de maintenir la position enviable qu'elle occupe et de conserver son domaine? Nous le croyons. On peut dire —et avec justice, nous en avons peur—que la nation n'a pas profité ainsi qu'elle aurait dû le faire, des épreuves et des revers par lesquels elle a passé au cours des premiers mois qui ont marqué la guerre du Sud-Africain. Il reste encore à accomplir beaucoup de choses qu'on aurait dû faire plus tôt. Nos forces militaires efficaces, si on tient compte de leur effectif, n'atteignent pas le point que notre intérêt nous commande d'obtenir, en général, le peuple anglais, bien qu'il ait tenté de réaliser son idéal, n'a pas encore consenti à assumer la tâche—qui incombe à toute nation—de contribuer à la défense du territoire qu'il habite. Mais, si l'on considère tout cela, on doit avouer que le peuple entretient encore la plus grande confiance dans le pouvoir dont ses gouvernants disposent. Les dix dernières années ont vu un accroissement prodigieux d'efficacité, grâce à la marine de guerre britannique. Jamais celle-ci n'a atteint ce degré d'entraînement et n'a été mise sur un pied qui lui permit d'être prête à la guerre à quelques heures d'avis. Elle a confiance en soi-même et dans la force de ses unités; c'est aussi le sentiment qui anime notre population. Nous sommes prêts à faire face aux besoins du moment quelle que soit la forme que la raison nous conseille d'adopter; nous savons que, considéré comme nation, notre pays n'est pas laissé seul. L'attitude prise par les colonies autonomes qui sont venues à notre aide lors de la crise du Sud-Africain était la preuve, donnée à l'univers entier, qu'en cas d'aucune grande urgence ces colonies ne font qu'un avec l'empire. Les signes en sont encore plus sensibles aujourd'hui. Chacune des grandes colonies autonomes a commencé—ou est sur le point de commencer, la création de nouveaux centres de puissance navale. Leur développement assure notre force, ainsi que le nôtre a toujours fait la leur. Comme facteur matériel, ce mouvement signifie déjà beaucoup—facteur naval, sa valeur est inestimable.
>
> Le besoin d'une sécurité réciproque saute aux yeux de tous, mais il faut encore arrêter les grands principes qu'il convient de suivre. Il appartient à la Grande-Bretagne pour le présent de maintenir la force navale requise par les intérêts de l'empire dans les mers européennes; la Grande-Bretagne est à la hauteur de ces exigences. Cependant, les intérêts de l'empire dépassent les bornes de l'Europe; ils s'étendent sur tout l'Atlantique et dans les deux autres grands océans de l'univers. Bien que l'océan soit réellement un, il n'est pas de bonne stratégie d'exiger que le degré de superiorité que l'on accepte le cas que nous entretenons dans la mer du Nord, soit maintenu partout ailleurs. Etablissons pour les eaux européennes une marge en rapport avec les besoins de l'Europe, et cette marge l'Angleterre est capable de l'assurer avec ses propres ressources; puis, après consultation avec les gouvernements des possessions d'outre-mer, établissons ce qui doit assurer la sécurité ailleurs. Même dans ces parages éloignés, les colonies auront besoin de notre concours; mais maintenant ces deux sphères complètement distinctes et ne comp-

tant sur le concours des navires coloniaux que pour la sphère extra-européenne. Ces deux systèmes donneront les résultats les plus effectifs dans les deux sphères; il ne serait pas facile de les fusionner. M. Churchill s'est déjà prononcé en faveur de cette division des attributions de la marine impériale et nous comptons qu'il tiendra parole.

Cet article établit jusqu'à l'évidence que les meilleurs esprits en Angleterre approuvent le projet de sir Wilfrid Laurier et le considèrent comme le plus propre à assurer la sécurité de l'empire. Encore une citation et ce sera la dernière. Bien qu'elle soit empruntée au "Canadian Courier", que le ministre des Finances appelle une feuille obscure, je considère que c'est un des articles les plus sensés qui aient été publiés sur cette question. Il a paru dans le numéro du 18 janvier 1913 et est ainsi conçu:

C'est plus qu'une question nationale. C'est une question de politique impériale à la solution de laquelle nous sommes appelés à concourrir. Ce que nous déciderons concernant la question navale devra être corroborré par l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Sud-Africain. La résolution soumise à la Chambre n'a pas été conçue au Canada; elle nous est venue de Londres. Dans l'intention de ses auteurs elle devra proclamer à la face de l'univers que les possessions d'outre-mer sont prêtes à donner la main au Royaume-Uni pour assurer la défense de l'empire et la paix du monde.

Aujourd'hui, comme au mois de mars 1909, le Canada doit faire ce que l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont disposés à faire. Ces trois pays doivent agir de concert, sans quoi l'effet serait gâté. Si M. Borden prend sur lui de méconnaître les désirs de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, il portera un coup fatal à l'empire qu'il dit tant admirer.

Le Canada n'a pas droit d'agir indépendamment ou en opposition aux autres colonies. Toutes les conférences coloniales et impériales passées n'ont eu qu'un seul but—coordonner la politique intérieure et extérieure des différentes parties de l'empire. Si le Canada décide de ne pas tenir compte des aspirations de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande concernant des flottes indépendantes, et défait tout le travail accompli depuis vingt-cinq ans en vue de l'unité impériale et de la coopération britannique.

Cela me semble absolument logique, sensé et conçu dans un esprit véritablement impérial. On dit simplement que si les autres colonies autonomes de l'empire agissent d'après les données que nous avions arrêtées par la résolution de 1909, le Canada, en adoptant une autre attitude, fait preuve de mesquinerie et d'étroitesse d'esprit, non seulement à ses propres yeux, mais encore à ceux de l'empire.

Cet article me paraît imprégné d'un véritable amour du Canada et de l'empire, au lieu d'être uniquement rédigé dans l'intérêt du parti impérialiste, comme la résolution déposée par le Gouvernement. Je ne puis pas concevoir que les ministres et leurs partisans soient, dans leur for intérieurs, très entichés de cette résolution. Je tiens la plupart d'entre eux pour de bons et loyaux Canadiens et je suis convaincu que s'ils étaient libres d'agir à leur guise, ils se lèveraient les uns après les autres et proclameraient leur patriotisme et leur foi dans une marine canadienne.

M. PARDEE.

Ce sont les exigences politiques du moment qui les lient à cette politique qu'ils nous demandent d'adopter. Ils soumettent cette proposition par acquit de conscience et pour pouvoir dire qu'ils ont fait quelque chose, si peu que ce soit. Cela ressemble passablement au paradoxe de David Harrum qui prétendait que les puces sont d'excellentes choses pour un chien; pendant qu'il est occupé à les chasser, il ne pense pas à se lamenter sur son sort. Les ministres ont soumis cette proposition à la Chambre par acquit de conscience, en guise de paravant, pour répondre à certaines exigences politiques du moment.

Il n'y a pas le moindre doute qu'il s'agisse ici d'une politique permanente. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a laissé sortir le chat du sac, lorsqu'il a parlé de "contributions", et non pas d'"une contribution". Bien plus, ce débat dure depuis plus d'un mois et les honorables membres de la droite n'ont pas encore prononcé une seule parole laissant entendre que le Gouvernement a arrêté, ou en voie de préparer un projet de politique permanente. Nous n'entendons parler que de contributions et c'est cela qui sera permanent.

Voilà pour cette année si l'argent est voté; l'an prochain on recommencera, de même que dans deux ou trois ans et ainsi de suite jusqu'à ce que nous en soyons venus à ne nous considérer comme Canadiens qu'en autant que nous puissions dire que nous avons un représentant dans le comité de la défense impériale, notre rôle se bornant à payer notre part d'année en année mais à ne contribuer en rien à la consolidation de l'empire ou au développement du pays.

Une urgence! Je ne crois pas que les amis les plus fidèles du Gouvernement oseront se lever et dire qu'en l'an de grâce 1913, il y a urgence. En novembre ou décembre, passe encore, on criait alors à l'urgence au son des clairons. Nous avons entendu lire, dans cette Chambre, un mémoire qui ne nous a rien révélé concernant l'urgence; il n'avait pour objet que d'engager le pays à faire son devoir. Les semaines ont succédé aux semaines, les mois aux mois jusqu'à ce qu'aujourd'hui, le onzième jour de février 1913, au grand dépit des honorables messieurs de l'autre côté qui persistent à dire que l'on doit offrir cette contribution parce qu'il y a urgence, tous les journaux du matin appartenant aux deux partis politiques annoncent que l'Allemagne et la Grande-Bretagne ont pratiquement conclu une entente cordiale, en ce qui concerne la marine, de façon à mettre fin à la gigantesque course

aux armements navals. C'est l'Allemagne qui a été le prétexte de cette urgence; c'est toujours le peuple allemand à qui on prêtait l'intention d'attaquer l'Angleterre qui devait se ruer sur les colonies anglaises au delà des mers, qui devait assiéger le Canada. Que devient l'urgence, dans ces circonstances? Elle s'est évaporée dans l'atmosphère; il n'en reste rien. Il n'y a maintenant aucune raison pour le Canada d'offrir $35,000,000 à la Grande-Bretagne pour lui permettre de construire trois dreadnoughts, en donnant pour prétexte l'existence du péril allemand. C'est le cas de toutes les questions qui, de temps à autre, se présentent à propos pour rencontrer les besoins d'un parti politique. Celle-ci a servi à ces messieurs un jour ou deux, mais cela n'a pas duré longtemps. Ils sont aujourd'hui au même point où ils étaient auparavant, et sans urgence; et en autant que celle-ci est concernée, il est impossible de présenter aucun argument.

Tout bien considéré, je prétends qu'il n'y a rien à l'appui de la proposition de la contribution de $35,000,000. Au point de vue canadien, c'est un projet injustifiable, comme il est injustifiable au point de vue de l'empire. On ne peut en aucune manière justifier les membres de cette Chambre qui appuient le Gouvernement de renier ainsi les principes qu'ils émettaient il y a trois ans. Ils ne sont pas justifiés et ils ne pourront pas se justifier devant la pupulation du pays s'ils ont assez de courage pour lui demander son opinion. Quelque grands que soient les besoins d'un parti, un parti politique doit se montrer assez grand pour ne pas, à un intervalle de deux années seulement, préconiser une politique bonne, essentiellement canadienne dans toute la force du mot, une politique suffisamment impériale pour donner satisfaction aux plus chauds partisans de l'impérialisme, et, ensuite, pour des fins purement de parti, faire volte-face et nous offrir un menu entièrement différent. Que dit lord Charles Beresford, l'homme que les conservateurs de ce pays ont, il y a deux ans, déclaré devoir venir ici pour dire que la politique navale du gouvernement Laurier ne rencontrait pas les besoins de l'empire. Les députés de l'autre côté de cette Chambre l'ont cité comme une des plus grandes autorités actuelles en matière de navire. Pas plus tard que le 6 décembre 1912, il disait:

> Ce que j'ai recommandé aux possessions de faire, c'est de mettre la défense des têtes de routes commerciales qui les touchent, sur de fortes bases navales, au moyen de mines, torpilleurs, contre-torpilleurs, cuirassés. Les routes commerciales manquent de protection et c'est de famine et non pas d'invasion que nous sommes menacés. On a trompé le pays, on s'est moqué de lui lorsqu'on a parlé des dreadnoughts des autres nations. On nous a insulté en prétendant qu'un dreadnought peut couler toutes leurs flottes. Le peuple ne parle que de dreadnoughts et oublie qu'une flotte se compose d'une variété d'unités et que s'il en existe une qui soit défectueuse ou s'il en manque une, le tout peut être en danger.

Sir Charles Tupper, comme l'a démontré l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), a cordialement approuvé la résolution de 1909. Comme le reste du parti conservateur, il fait volte-face aujourd'hui. Il en est de même de sir Richard McBride. Sir Richard McBride, en Angleterre ou ailleurs, a donné, tous les jours, des interviews, faisant tous ses efforts pour se mettre en évidence dans les journaux en déclarant que la côte du Pacifique doit avoir sa flotte. Comme tous les autres, il fait volte-face aujourd'hui et dit: M. Borden a, en vérité, accompli l'œuvre de sa vie en accordant $35,000,000 et en privant la côte du Pacifique de sa flotte. Pour ma part, ce n'est pas là mon opinion. La véritable politique que le Canada doit adopter, c'est de sauvegarder son autonomie en toutes matières militaires ou navales, toujours prêt à répondre à un appel fait à lui ou à tout l'empire, toujours prêt à faire sa part, pourvu que cette part soit toujours basée sur le bien de l'empire et du Canada. Voilà de quelle façon je comprends l'impérialisme. Je crois en la nationalité canadienne, n'attachant toujours à l'opinion libérale que le Dominion atteindra son plus grand développement et maintiendra mieux son prestige et l'intégrité de l'empire en réclamant et en exerçant un plus grand contrôle de ses propres affaires, tout en croyant que le seul lien d'admiration sympathique et d'appréciation intelligente, est un moyen de conserver le Canada à l'empire, comme une de ses parties intégrantes et des plus importantes.

Il y a, je le répète, antagonisme absolu entre les deux politiques. Je ne vois aucun compromis. Nous combattons pour l'essence du libéralisme, du gouvernement autonome et du contrôle de nos propres affaires.

En terminant, je désire déclarer que j'appuie entièrement l'amendement du très honorable leader de l'opposition, car je suis persuadé que cet amendement est canadien et impérial au vrai sens du mot, et qu'il est digne de l'homme qui l'a soumis, le plus grand homme d'Etat que le Canada ait jamais produit.

M. VERVILLE (Maisonneuve): Monsieur l'Orateur, ce n'était pas mon intention tout d'abord, de prendre part à cette discussion; mais trois choses m'y ont forcé jusqu'à un certain point, afin que la Chambre puisse savoir quelles sont mes vues sur cette importante question. En premier lieu le premier ministre, en présentant cette résolution, a déclaré qu'il croyait qu'il s'écoulerait de vingt-cinq à cinquante ans avant que le Canada pût être en mesure de maintenir une marine en n'ayant re-

cours qu'à nos propres resources en ce pays pour la construction des navires. En second lieu, il y a le silence absolu gardé sur cette importante question par les députés canadiens français faisant partie de la droite de cette Chambre. Enfin, en troisième lieu, il y a le discours de l'honorable représentant de Queen (M. McLean), qui marque pour ainsi dire l'apogée de l'impérialisme en cette Chambre. Je désire, naturellement, prendre ici la parole au nom de la classe ouvrière. Les organisations ouvrières n'ont eu garde de passer sous silence tout ce qui concerne les armements maritimes; les cultivateurs et les grands producteurs de grains ont aussi voté des résolutions à cet égard, et diverses sociétés religieuses ont aussi agi dans le même sens. Aucune de ces associations n'a cependant été encore jusqu'à dire que nous n'avons pas besoin de la protection d'une police. Cette protection, dans le sens où l'admettent les ouvriers de ce pays, est chose aisément comprise par tous les membres de cette Chambre. Nous reconnaissons que ce pays a besoin de protection, absolument connu il faut une police dans une petite ville ou une grande ville. Naturellement, il y a une énorme différence entre la protection d'une police et des armements considérables. Nous voulons que nos villes aient toute la protection possible; nous voulons aussi que nos côtes soient protégées, c'est-à-dire que nous désirons qu'il y ait, jusqu'à un certain point, tous les navires nécessaires à la protection de notre commerce sur l'Atlantique et le Pacifique.

Voilà que nous discutons tout cela depuis déjà assez longtemps; j'ai beaucoup entendu parler de la guerre, et très peu de la paix. Je ne viens pas, pour ma part, vous reparler de la guerre; on nous en a déjà assez dit sur ce sujet, et au sujet du péril allemand et de tous les autres périls du monde. Tout d'abord, je demanderai: Qui désire la guerre? Pourquoi tous ces armements? On nous a dit ici, à diverses reprises, que les constructeurs de navire de la Grande-Bretagne ne demanderaient pas mieux que de pouvoir construire le plus de dreadnoughts possibles. Je suppose que tous ceux qui font des affaires ne cherchent qu'à développer leurs intérêts, sans se soucier du fardeau pouvant retomber sur ceux qui sont appelés à payer les frais de la chose. Eh bien, non seulement les ouvriers du Canada, mais ceux de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse, ont déclaré tout dernièrement qu'avant qu'une guerre éclate entre l'Angleterre et l'Allemagne, ou entre l'Angleterre et la France, les ouvriers de ces pays, dont on voudra faire de la chair à canon, sauraient pour quelle raison cette guerre est déclarée. Au lieu d'aller se battre pour le bon plaisir ou le plus grand avantage de quelques privilégiés, ils sont fermement résolus à déclarer, au moment voulu, une grève générale, afin que l'armée reste chez elle pour maintenir la paix. Les différents congrès ouvriers ont voté des résolutions en ce sens; et je crois que ce que j'ai lu il y a quelques jours en certains journaux à propos d'un vif émoi qui s'est produit en Allemagne est exactement une suite de ce que je viens de mentionner. Il y a de cela un an, ou un peu plus, on nous a parlé de l'affaire du Maroc, et on nous a dit que l'Allemagne allait déclarer la guerre.

Mais, à Berlin, la capitale de l'Allemagne, il y eut une assemblée de plus de cent mille personnes où l'on protesta contre l'envoi de soldats pour aller se battre contre leurs confrères sans qu'on en connût les raisons. Qu'on me permette de mieux vous représenter tout cela, en référant à des dessins parus dans le "Literary Digest" du mois de décembre dernier. Sur un pays un pauvre soldat est représenté gisant sur le sol, tandis qu'un autre penché sur lui le menace de sa baïonnette. Le pauvre soldat, levant les yeux, dit à l'autre: "Tu es un de mes frères. Quel mal t'ai-je fait pour que tu veuille me tuer?" Et l'autre répond: "Je sais que tu n'as fait aucun mal." "Pourquoi, alors, veux-tu me tuer?" "Je n'en sais rien; on me l'a ordonné, voilà tout." Sur une autre page, le travail est représenté sous les traits d'un géant les bras croisés, et à ses côtés est un tout petit bonhomme représentant les têtes couronnées de l'Europe, et dans la bouche duquel on met cette question: "Supposons qu'il ne veuille pas bouger." Cela vous fait comprendre comment il se fait que nous allons avoir la paix; car les ouvriers de tous ces pays sont fermement résolus, avant d'aller en guerre, à savoir pour quelle raison ils se battent, tout en étant résolus à défendre, au besoin, leurs droits et leurs pays respectifs. Les quarante et un membres ouvriers de la chambre des communes de la Grande-Bretagne ont amené l'état de choses que nous voyons présentement en Angleterre, et les cent-dix membres ouvriers de la législature de l'Allemagne ont aussi agi dans le même sens.

Les guerres futures seront censées se livrer sur le terrain industriel et économique. Si nous consacrions la moitié, ou même le quart, du temps que nous dépensons à parler de la guerre à lutter contre les fléaux économiques et industriels, nous pourrions rendre de grands services à l'humanité et à notre patrie.

On a dit ici que la Grande-Bretagne n'a pas assez d'hommes pour munir d'équipages ses navires de guerre, mais on n'a pas expliqué pourquoi il est difficile de se procurer des hommes. La raison est précisément celle que j'ai donnée. Vous pouvez vous procurer des matelots pour vos navi-

M. VERVILLE.

res de guerre, afin de maintenir la paix et le bon ordre. Vous pouvez vous procurer de braves gens pour vos navires en ce pays, autant que vous en voudrez, mais non pas en leur payant vingt-huit cents par jour. Ils iront à bord des navires à une condition: que ce soit pour maintenir le bon ordre. En même temps, s'ils doivent être envoyés ailleurs, ils veulent savoir pourquoi on les enverra.

Une chose dont je veux parler d'une manière spéciale, c'est ce qu'on a dit de la nécessité d'attendre vingt-cinq à cinquante ans pour l'exécution des travaux. Ces paroles m'ont fait réfléchir depuis que je les ai entendues. J'ai voyagé dans plusieurs parties de ce pays, ainsi qu'aux Etats-Unis, et bien que j'aie rencontré d'excellents ouvriers, aussi bons que les canadiens, je n'en ai pas rencontré de meilleurs. Je ne voudrais pas dire que c'est insulter les ouvriers de ce pays que de parler comme certains députés l'ont fait en cette enceinte. Néanmoins, je demanderai au premier ministre s'il consentirait à se rendre dans la ville d'Halifax et à dire aux 28,795 employés des 1,480 industries de la Nouvelle-Ecosse qu'ils ne sont pas aptes aux travaux qu'ils ont à exécuter dans les anciens et nouveaux établissements industriels de là-bas. Je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) s'il consentirait à se rendre à Saint-Jean et à déclarer au 24,775 employés des 1,158 différents établissements industriels de la province du Nouveau-Brunswick qu'ils n'ont pas les aptitudes voulues pour administrer les affaires et fabriquer les meilleurs produits. Je demanderais au ministre de la Justice (M. Doherty), s'il était présent, s'il consentirait à se rendre dans sa circonscription, ou dans une circonscription avoisinante de Montréal, et à dire aux employés de quelques-unes des usines de cette ville qu'ils sont incapables de laminer, de river et d'exécuter les autres travaux relatifs à la construction des navires. Je demanderais au secrétaire d'Etat (M. Coderre) s'il consentirait à se rendre dans sa propre division électorale et à dire aux artisans des grandes filatures, des Canada Car Works et de plusieurs autres établissements, qu'ils ne sont pas assez habiles ni assez intelligents pour accomplir leur besogne, mais qu'il faut envoyer chercher de l'autre côté de l'océan des hommes capables d'exécuter les travaux dans leurs propres établissements.

S'il était ici, je demanderais au ministre des Postes s'il consentirait à se rendre dans la ville de Québec et à dire aux artisans qu'ils n'ont pas assez d'intelligence pour accomplir leur travail. Je parle surtout de la ville de Québec, car c'est précisément là que se trouvaient jadis les anciens chantiers maritimes, que les meilleurs navires de bois de l'univers étaient construits. De nos jours, dans les divers chantiers maritimes du pays, on envoie de temps à autre dans la ville de Québec pour voir si on n'y pourrait pas trouver un homme ou deux qui seraient sans travail et qui prendraient part à la construction des navires de bois. Je demanderai au ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) s'il consentirait à se rendre a Sainte-Thérèse, dans sa division électorale, et à dire aux propriétaires des fabriques de meubles de cette petite ville qu'ils n'ont pas assez d'aptitude ni d'intelligence pour faire leur travail. Je prierai les ministres de la province de Québec de déclarer s'ils sont d'avis que les 158,207 employés des 6,584 divers établissements industriels de cette province doivent être classés parmi les incapables. Voudraient-ils dire aux propriétaires de la compagnie Dominion Bridge qu'ils ne sont pas capables de construire de grandes usines métallurgiques, ni d'exécuter d'importants travaux de génie civil, qu'ils ne sont pas capables de bâtir le pont Victoria, qui occupe le second rang parmi les grandes constructions de l'univers et qui est l'une des plus belles œuvres du génie civil de son genre, qu'ils ne sont pas capables de construire le pont du Pacifique-Canadien à Lachine? Le représentant de Saint-Antoine (M. Ames) croit-il que ceux qui s'adonnent à l'industrie de la chaussure à Saint-Hyacinthe n'ont pas les aptitudes et les capacités voulues pour s'acquitter des travaux de cette importante industrie? Le ministre des Chemins de fer et Canaux consentirait-il à dire que les 238,717 artisans des 8,001 industries de la province d'Ontario ne sont pas aptes aux occupations auxquelles ils s'adonnent ni aux travaux que nécessiterait l'exécution du programme qui fait l'objet de la présente discussion? Le représentant de Kingston (M. Nickle) ne dira certainement pas que les usines à locomotives de Kingston ne sont pas en mesure de fournir les machines nécessaires à la construction de gros navires.

Qu'est-ce que le représentant de Simcoe-nord (M. Currie) pense des chantiers de construction de Collingwood, et dira-t-il qu'ils n'exécutent pas convenablement les entreprises qui leur sont confiées?

Le représentant d'Algoma-ouest (M. Boyce) est-il d'avis que les grandes aciéries de sa circonscription ne peuvent pas fabriquer l'acier nécessaire à la construction des navires? Le député de Brantford (M. Cockshutt), qui élève souvent la voix en faveur de l'ouvrier, ne dira certainement pas que les artisans de la manufacture de charrues de sa ville sont incompétents.

Au cours de ce raisonnement, je ne voudrais pas oublier le ministre des Finances, et je lui rappellerai que, lorsque la Domi-

nion Iron and Steel Company a fait sa deuxième émission d'obligations au montant de $1,000,000, ces obligations ont toutes été acquises par la banque de Montréal et sont encore dans les coffres de cette institution. La Dominion Iron & Steel Company a commandé et reçu toutes les machines nécessaires pour laminer des plaques de toutes sortes pour tous les types de croiseurs; les directeurs ayant décidé de faire cette dépense qui a été approuvée par cette grande puissance financière du pays, la banque de Montréal. Le ministre des Finances dira-t-il par son vote que les directeurs de cette aciérie et de la banque de Montréal se trompaient entièremnt lorsqu'ils se fiaient à l'habilité de leurs artisans et de leurs employés?

J'ai la ferme conviction que les ouvriers de ce pays sont en mesure d'exécuter en peu de temps les travaux relatifs à la construction d'une marine canadienne pour le Canada. A ce sujet je puis rappeler qu'en 1905 le nombre des établissements industriels au Canada était de 15,785, représentant une mise de fonds de $846,785,023, que le nombre des ouvriers était de 392,530 et que le total des salaires se chiffrait par $165,100,011. Le rendement de ces industries était de $718,352,603. En 1910, après un intervalle de cinq années seulement, il y avait 19,218 établissements industriels, soit une augmentation de 3,522, avec une mise de fonds de $1,247,583,605, augmentation de $400,998,586—presque cinq millions par année. Les ouvriers étaient au nombre de 515,203---122,673 de plus—et recevaient en tout comme salaires $241,008,416, soit une augmentation de $75,908,405. En 1910, le rendement de ces établissements industriels était de $1,165,975,639, une augmentation de $447,623,036. Selon moi ces chiffres indiquent fortement que les ouvriers canadiens, employés dans diverses industries, sont en mesure d'entreprendre et de mener à bonne fin tous les travaux qui ont trait à la construction des navires au Canada.

On nous demande d'envoyer $35,000,000 en Grande-Bretagne, pendant que la grande association des manufacturiers demande des ouvriers dans tous les journaux d'Angleterre. Elle dit aux artisans: "Venez au Canada; la prospérité y règne; vous pouvez y vivre à l'aise; il y a beaucoup d'ouvrage." D'un autre côté, le Gouvernement dit: "Ne vous préoccupez pas; nous enverrons $35,000,000 de l'autre côté de l'océan pour vous retenir chez vous; nous n'avons pas besoin de vous ici". C'est ce qu'il me semble. Puisque nous demandons des artisans dans les journaux d'Angleterre, gardons ici cet argent pour leur procurer du travail lorsqu'il viendront, en les employant à la construction des navires nécessaires.

Je prétends aussi qu'il faut nécessairement établir ici l'industrie de la construction navale. S'il est un pays au monde qui doit avoir une bonne industrie de construction navale, c'est le Canada. On a dit et répété que nous avons tous les matériaux nécessaires à la construction des navires ; on a également dit que les trois quarts du coût de ces navires représentent les salaires. Je n'entrerai pas dans le détail du paiement des salaires, car cela prendrait trop de temps. Afin de démontrer que ce don n'est pas le dernier, mais le premier, je citerai le discours du représentant de Lambton (M. Pardee). D'après la manière dont il interprète la résolution de 1909, il est manifeste que cette résolution devait s'appliquer aux différents dominions. Les autres dominions ont aussi leurs majors et leurs colonels; ils ont également de grands approvisionnements de matériaux. Tout dernièrement, le 25 de janvier, je lisais dans le "Times" de Londres l'entrefilet suivant:

Aujourd'hui à la chambre d'assemblée de l'Union, le major Selburn a donné avis que, le 4 de février, il proposera un projet de résolution portant que l'Union devrait faire à la marine impériale un don annuel basé sur un pour-cent du revenu total du Sud-Africain et variant annuellement selon l'état du trésor.

M. Haggar (ouvrier) a laisser savoir que, le 28 de janvier, il proposera un projet de résolution déplorant l'énorme gaspillage des fonds pour les modifications navales et exprima l'avis que, si le gouvernement décidait d'augmenter le don à la marine, cette augmentation devrait être prélevée au moyen d'une taxe spéciale et ne pas être tirée du revenu général.

Je ne demanderai pas à cette Chambre d'établir un impôt spécial pour prélever ces $35,000,000, mais je suis fortement d'avis que la majorité de la population canadienne, et une bonne majorité encore, aimerait être consultée sur cette importante question. Je crois que, si les électeurs canadiens étaient consultés en temps propice, la grande majorité d'entre eux désapprouverait l'envoi de nos fonds en Grande-Bretagne pour y construire des navires. S'il faut choisir entre les deux programmes soumis à la Chambre, je préfère de beaucoup le second, car, certes, le bon sens enseigne à tous les ouvriers bien pensants du pays qu'il vaut mieux que les travaux soient exécutés au pays que d'envoyer des fonds pour les faire exécuter par d'autres. Je proposerai donc sur l'amendement un sous-amendement ainsi conçu:

D'ajouter les mots suivants à l'amendement: Que le Parlement n'accorde pas son approbation à ce projet de loi avant que celui-ci ait été soumis aux électeurs du Canada et ait reçu leur approbation.

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-sud): Animé par le sentiment de mon devoir envers ceux qui m'ont envoyé les représenter en cette enceinte, j'élève la voix pour faire quelques commentaires. Selon moi, la présente question est la plus importante

dont le Parlement se soit occupé depuis la confédération. Non seulement c'est une question importante, mais c'est une innovation.

On demande au peuple canadien de s'écarter des sentiers battus dans lesquels il a marché depuis le jour où on lui a dit qu'il possédait toutes les bénédictions et tous les droits du gouvernement responsable. Cette question n'est pas, comme on le sait, nouvelle en ce Parlement. Elle a été discutée en 1908, en 1909 et en 1910. Elle a pris sa forme définitive en 1909 dans une résolution que le Parlement canadien a adopté unanimement. Bien que cette résolution ait été citée plus d'une fois pendant ce débat, je veux la lire de nouveau afin de l'insérer dans le hansard. La résolution disait:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroissement de sa population et de ses richesses, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion maintes fois exprimée par les représentants du Canada que, étant données les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution suffisante du problème de la défense.

La Chambre a noté avec satisfaction le soulagement que le peuple canadien a apporté aux contribuables du Royaume-Uni en se chargeant du fardeau de grandes dépenses militaires qui pesaient autrefois sur le trésor impérial .

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relations intimes avec la marine impériale dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'aide que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Un jeune député comme moi a raison de s'étonner que le premier ministre et le ministre du Commerce, qui ont appuyé cette résolution en 1909 avec tout le talent et toute l'éloquence qu'ils possédaient, viennent après deux courtes années proposer une politique entièrement différente, et faire la plus grande culbute politique que l'on connaisse dans l'histoire du pays. Je voudrais savoir quelle est la cause de ce changement si radical dans les vues de ces honorables ministres Qu'est-il survenu dans l'empire ou en dehors de l'empire pour faire que la politique qui était bonne il y a deux ans soit mauvaise aujourd'hui. En 1909 on supposait que l'empire était en danger, et l'Allemagne construisait des navires avec une telle rapidité, que plusieurs croyaient, très sincèrement sans doute, que son but était la conquête de l'Angleterre. Les journaux étaient remplis de titres épeurés disant qu'il y avait urgence, mais chose étrange, malgré cela, le premier ministre et le ministre du Commerce appuyaient une résolution en faveur de la construction d'une marine canadienne comme offrant un remède suffisant à cette urgence. De nouveau je demanderai ce qui s'est passé depuis pour engager ces honorables ministres à faire une telle culbute politique. La crise est-elle plus grande en 1912-1913 qu'elle l'était en 1909; l'urgence est-elle plus grande? Je prétends, monsieur l'Orateur, qu'il n'y a pas la moindre raison de dire qu'il y a urgence aujourd'hui.

J'ai étudié la question avec beaucoup de soin. J'ai lu les discours prononcés dans cette Chambre en 1909; j'ai écouté les discours prononcés par ces mêmes honorables députés cette année, et je ne découvre aucune part qu'ils aient donné des raisons plausibles de leur changement soudain de politique.

Si le seul bon moyen de répondre à l'urgence que l'on invoque aujourd'hui, est une contribution de $35,000,000 au trésor de l'empire, comment se fait-il que l'on pouvait faire face à l'urgence réelle qui existait en 1909 par la construction d'une marine canadienne. La vérité est, monsieur l'Orateur, qu'il n'y a pas aujourd'hui d'urgence, et que même s'il y avait urgence, je dis que la politique proposée par le premier ministre n'est pas le bon moyen d'y pourvoir. S'il y a menace pour l'empire britannique de la part de l'Allemagne ou de la part d'une coalition de puissances européennes, quel homme sensé osera dire que parce que le Canada va fournir $35,000,000 au trésor impérial, les ennemis de l'Angleterre vont reculer. Grâce au ciel, il n'existe aucune urgence, et à en juger par les perspectives en Europe dans le moment, ce ne sera pas avant de longues années que l'Angleterre aura à faire face à une urgence quelconque. Il est vrai que le très honorable premier ministre, lorsqu'il a déposé cette résolution devant le Parlement, n'a pas insisté beaucoup sur la question d'urgence, et il est vrai aussi qu'il a donné bien peu de raisons pour expliquer son changement d'attitude sur la question de la politique navale du Canada. Il n'y a rien dans le mémoire de l'amirauté qu'il a soumis à cette Chambre montrant qu'il y a urgence, et nous sommes obligés de chercher ailleurs une explication de la nouvelle politique conservatrice.

Il est bon de se rappeler que dans les derniers jours de la dernière session du Parlement actuel, le ministre de la Marine, lorsqu'on lui demanda quelles étaient les intentions du Gouvernement au sujet de la loi du service naval du gouvernement Laurier, a répondu: notre intention est de le révoquer. Le fait est que les nationalistes de Québec insistaient sur le rappel de la loi du service naval afin de sauver leur peau. Il n'y a que deux moyens pour le Canada de venir en aide à l'empire: ou construire une marine canadienne, ou envoyer une contribution à la marine impériale, et pressé par les nationalistes à abandonner la loi du service naval qui pourvoyait à la construction d'une marine canadienne, le parti conservateur ne pouvait faire autre chose que d'envoyer une contribution en espèces, politique que le premier ministre actuel et son premier lieutenant, le ministre du Commerce, ont condamné avec véhémence et avec vigueur, en 1909 et en 1910.

Les ministres sont allés en Angleterre après avoir déclaré publiquement que la loi navale Laurier serait rappelée. Je présume que l'on a dit la même chose à l'amirauté. Il ne restait donc qu'à demander à l'amirauté ce qu'à son avis il était mieux de faire. Quelle réponse pouvait donner l'amirauté? Pouvait-elle dire au premier ministre que la meilleure politique était de construire une marine canadienne? Elle ne le pouvait pas. C'était un fait de notoriété publique de ce côté ici de l'océan que le Gouvernement canadien n'en avait pas l'intention. L'amirauté ne pouvait donc donner qu'une seule réponse et cette réponse était: Donnez-nous donc une contribution en argent et nous construirons les navires.

Les honorables députés de la droite ont prétendu qu'il y avait réellement urgence. Mon honorable ami de Queen-et-Sunbury (M. McLean), que l'on dit s'être séparé de son parti sur cette question, nous a dit qu'il est juste de croire que le premier ministre possède quelques renseignements secrets montrant qu'il y a réellement urgence, et que cette information est d'une nature tellement secrète qu'il ne peut pas la divulguer au public. Mais, monsieur l'Orateur, où le premier ministre aura-t-il pu obtenir cette information? Ce ne pourrait être que des ministres responsables de la couronne en Angleterre; il faut qu'il l'ait obtenue du premier lord de l'amirauté, M. Winston Churchill, ou du premier ministre d'Angleterre, deux hommes en qui résident les secrets d'Etat de la Grande-Bretagne. Si l'un de ces deux ministres, ou un autre membre responsable du gouvernement anglais, ont donné au premier ministre du Canada raison de croire—cette raison devant être tenue secrète—qu'il y avait réellement urgence, alors je dis que ces honorables ministres ont failli à leur devoir comme ministres responsables de la couronne envers le parlement et le peuple britanniques, parce que toutes leurs déclarations sur cette question, depuis 1909 jusqu'à l'an de grâce 1913, tendent à montrer qu'ils ont toujours eu pleine confiance que la marine anglaise était présentement, sera dans l'avenir, et lorsqu'elle sera complétée dans quelques années, parfaitement en état de défendre l'Angleterre contre tout ennemi possible. Ce n'est pas moi qui le dit.

Ce sont les hommes d'Etat anglais que j'ai mentionnés et dont on a cité les déclarations dans cette Chambre. Mais une bonne vérité ne perd rien à être fréquemment répétée, et je demanderai à la Chambre de me pardonner si je donne lecture de quelques autres extraits pour montrer qu'il n'y a aucune raison au monde de nature à nous faire croire que l'on a le droit de s'effrayer, de s'alarmer, ou de croire que l'empire anglais est menacé sur mer ou sur terre. Le 10 juillet dernier, sir Edward Grey, secrétaire des affaires étrangères, parlant dans la chambre des communes, sur les relations de l'Angleterre avec les puissances étrangères disait:

Nos relations avec l'empire allemand sont présentement excellentes (applaudissements). Les deux pays agissent en toute franchise vis-à-vis l'un de l'autre dans toutes les questions d'intérêt mutuel, et je crois que lorsqu'il s'agira de décider la politique à suivre, que ce soit, par exemple, en rapport avec nos intérêts respectifs dans l'Afrique du Sud, ou en rapport avec le chemin de fer de Baghdad, les deux gouvernements seront d'avis que leurs intérêts mutuels pourront être parfaitement conciliés.

Dans un discours prononçé devant la Chambre des communes le 25 juillet 1912, il y a tout au plus un an et à peu près à l'époque où trois ou quatre membres du gouvernement canadien étaient allés en Angleterre chercher une urgence, M. Asquith, le premier ministre d'Angleterre, déclarait:

Nos relations avec le grand empire allemand sont, je suis heureux de le dire, dans le moment—et je suis certain qu'elles continueront à être—des relations d'amitié et de bon vouloi. ((Applaudissements.) Mon noble ami, lord Haldane, le lord chancellier actuel, est allé à Berlin au commencement de la présente année. Il a entamé pendant cette visite des échanges d'opinions qui ont été continuées depuis dans un esprit de parfaite franchise et amitié, tant d'un côté que de l'autre.

Voilà qui règle la question d'amitié, ou d'inimitié, si vous voulez, entre l'Angleterre et l'Allemagne. Quand à la question de savoir si l'Angleterre est capable de prendre soin d'elle-même, le 2 juillet, la veille de l'arrivée des ministres canadiens à Londres, un débat avait lieu dans la chambre des lords sur la situation navale de l'Angleterre dans la Méditerranée, et,

dans sa déclaration officielle au nom du gouvernement, lord Crewe disait:

Au sujet de notre situation dans aucune partie du monde, nous ne craignons pas de déclarer que nous considérons l'empire parfaitement en sûreté.

Et pour expliquer sur quoi il fondait cette déclaration catégorique, lord Crewe ajoutait:

A la date du 31 mars de cette année, nous avons seize cuirassés d'escadre et grands croiseurs du type Dreadnought, contre quinze que possèdent toutes les autres puissances dans les eaux européennes. L'année prochaine nous aurons vingt-quatre navires de même type contre vingt et un que possèdent toutes les autres puissances européennes. Cette flotte est beaucoup plus forte que celle de deux autres puissances réunies.

Je pourrais citer plusieurs autres déclarations des ministres anglais montrant que l'Angleterre est parfaitement en état de se protéger elle-même, qu'il n'y a ni panique, ni alarme, ni urgence.

J'émets cette prétention que s'il y a péril à l'heure actuelle, le moyen d'y parer que propose le Gouvernement n'est pas suffisant. Nous envoyons 35 millions à la mère patrie pour qu'elle en construise des navires de guerre. Ces cuirassés seront construits d'ici à trois ans. A l'heure actuelle, une des plus grandes difficultés que rencontre l'amirauté, ce n'est pas tant la construction des navires, ce n'est pas tant de se procurer les fonds pour solder les frais de cette construction, c'est de recruter l'équipage de ces navires. Présentement, les chantiers de construction en Angleterre sont en pleine activité, ont plus de commandes qu'ils n'en peuvent exécuter, non seulement sous forme de cuirassés d'escadre et de croiseurs, mais aussi de navires marchands pour les besoins du commerce anglais. Comment cette contribution de 35 millions va-t-elle permettre d'enrayer le péril, s'il existe réellement? Une réponse a été donnée à cette question: l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) nous a dit, dans le cours du présent débat, que l'effet moral serait grand, que cette contribution de 35 millions ferait cesser tous ces bruits de guerre qui agitent l'Europe. On ne voudrait plus partir en guerre sachant que le Canada a contribué 35 millions à l'échiquier anglais, a emprunté cette somme aux millionnaires de la Grande-Bretagne pour la verser ensuite dans l'échiquier national. Tel est l'effet moral produit. A mon humble avis, jeune Canadien que je suis, l'effet moral serait plus grand si notre Gouvernement et notre Parlement prenaient sur eux de construire des navires de guerre, d'établir des arsenaux et chantiers pour la construction de navires. Si jamais il existe un réel péril et que les chantiers de construction de l'Angleterre sont alors débordés d'ouvrage, hors d'état, même en travaillant jour et nuit, d'entreprendre la construction des navires de guerre requis, l'existence de chantiers, tant sur la côte du Pacifique que sur celle de l'Atlantique, pour la construction de dreadnoughts et autres navires de guerre, serait d'un grand effet moral, d'un effet moral beaucoup plus grand, pour le présent comme pour l'avenir, que l'annonce d'une contribution de 35 millions ou plus.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré dans son discours que nous sommes très endettés envers la mère patrie, que la Grande-Bretagne a dépensé des milliers et des milliers de dollars, par le passé, pour la défense navale et autre du Canada. Il a fait observer que les fortifications d'Halifax et d'Esquimalt avaient été des années durant maintenues par le gouvernement anglais sans que nous eussions à contribuer un sou. Il rappelle ces faits en vue de justifier ce cadeau de 35 millions au bénéfice de la Grande-Bretagne. Nous, membres de la gauche, n'hésitons pas à reconnaître que nous sommes très endettés envers la Grande-Bretagne; mais nous prétendons que notre dette envers elle est même plus grande que ne le déclare le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Il ne reconnaît devoir que de l'argent, mais nous avons de plus contracté envers la Grande-Bretagne une dette de reconnaissance dont nous ne saurions nous acquitter, même par le don de toutes les recettes du Dominion d'ici à cent ans, puisqu'elle nous a dotés de cette excellente institution anglaise, le gouvernement responsable, de ce bienfait du gouvernement responsable qu'on menace, pour dire le moins de nous enlever, en proposant l'envoi de ces 35 millions en Angleterre sans que le peuple canadien ait été consulté relativement à son mode d'emploi. Nous reconnaissons devoir cette dette de gratitude; mais je dirais plutôt, si ce cadeau de 35 millions est destiné à acquitter cette dette de reconnaissance, comme l'a indiqué le ministre de la Marine et des Pêcheries, c'est nous acquitter assez piètrement car, lorsque le besoin s'en est fait sentir, la Grande-Bretagne a contribué à assurer la paix et la sûreté du Canada, non pas seulement à l'aide de sacrifices d'argent, mais aussi de sacrifices d'hommes. Je dis donc que si nous voulons acquitter cette dette, c'est au moyen d'envois d'hommes aussi bien que d'argent que nous l'éteindrons. Le directeur général des Postes (M. Pelletier), au contraire, ne veut pas que nous envoyions d'hommes. Pourquoi enverrions-nous des hommes, s'écrie-t-il, quand on peut se les procurer moyennant 28c par jour en Angleterre pour la marine anglaise, tandis qu'ici il faudrait leur verser, quoi? dix dollars?

Non, monsieur l'Orateur, mais 50c par jour. Quelle grave considération! Il est assez triste d'entendre un ministre d'Etat invoquer comme principale raison du refus d'envoyer des Canadiens, les braves d'entre les braves parmi les anglais, qu'il est possible de recruter en Angleterre des hommes pour la marine moyennent 28c par jour, tandis qu'il faudrait en payer 50 par jour au Canada. Je dirais plutôt que nous devrions leur donner davantage, à ces braves jeunes canadiens. Un honorable gentleman qui retire approximativement $35 par jour a mauvaise grâce de se plaindre que ce serait trop de 50c par jour pour les marins qu'on recruterait au Canada pour défendre à la fois le Canada et l'empire. C'est là l'impérialisme, l'impérialisme de grande allure, qui émane des banquettes ministérielles. Si c'était l'élucubration d'un simple mortel comme moi, il y aurait moins à redire; mais venant de la part de quelqu'un qui est censé envisager ces questions à un point de vue large et national, je trouve cela assez chenu.

Si l'on fait le rapprochement entre le projet du Gouvernement et celui esquissé par le très honorable leader de l'opposition, on reconnaîtra qu'il n'y a pas de comparaison possible au point de vue canadien, entre une contriubtion de 35 millions et celle d'une marine canadienne maintenue par le Dominion et pourvue d'équipages canadiens. On peut s'en faire une idée assez juste à la lecture des journaux anglais qui ont traité la question. Je vais citer des extraits de deux des journaux les plus répandus dans la Grande-Bretagne. M. W. H. Massingham, directeur de "The Nation", écrivant au "London Daily News and Leader", sur le sujet de la participation du Canada à la défense navale et au mode de coopération préconisé par le Gouvernement Borden, s'exprime ainsi.

Nous ne courons aucun danger du côté de l'Allemagne; nous n'en avons jamais couru, nous n'en courrons jamais aucun. Nous serons toujours en état de nous défendre. Si les colonies spontanément manifestent leur sympathie pour la marine, ou même y contribuent sous une forme tangible, nous jugerons leur geste très beau et très encourageant; on en tiendra bel et bien compte dans des chancelleries. Mais à cet épisode de notre vie impériale ne mêlons rien de factice et d'outré.

Car, après tout, l'offre elle-même n'est pas sans présenter un sérieux danger pour le Canada, pour nous-mêmes et pour la bonne entente au sein de l'empire. Qu'on retourne la mesure tant que d'on voudra, elle n'est ni plus ni moins que l'établissement d'un tribut. Or ce n'était pas là l'idée première du Canada. C'est cette forme impérialiste qui fait bien venir cette proposition de nos ministres impérialistes et conservateurs. La conception libérale était tout autre, c'était le développement d'une marine nationale en harmonie étroite avec la nôtre, mais à base et à direction locale. Certes, ce projet concordait mieux avec notre propre évolution en matière de stratégie navale. Nous avons résolu de concentrer nos navires dans la mer du Nord, jugeant que là couvait le danger, ou la rivalité, ou tout ce que vous voudrez. Puis, c'est un trait distinctif de notre nouvelle attitude que de laisser les stations et forteresses éloignées de l'empire aux mains de ses groupements les plus jeunes. Une telle mesure est tout aussi propre à venir en aide à la marine impériale que celle proposée par M. Borden, et au point de vue sa portée est encore plus grande. Mais pour le moment la mère patrie s'en est presque remise à la bienveillance de ses colonies. La réponse a été remarquablement prompte et généreuse. Mais l'idée est-elle opportune? Ne recouvre-t-elle pas de graves chances de froissements pour l'avenir?

M. F W. Hirst, directeur du "London Economist", un des plus grands organes financiers du monde, discutant ce qu'il nomme "l'Impérialisme naval", s'exprime dans les termes suivants à l'égard du projet de M. Borden:

L'offre du Canada de nous faire don de trois super-dreadnoughts porterait à penser que le Gouvernement de M. Borden n'est pas très désireux de déterminer l'adoption par l'Angleterre d'un tarif protectionniste et préférentiel. L'établissement d'un tel tarif aboutirait à l'imposition de droits sur beaucoup de marchandises canadiennes qui nous arrivent actuellement en franchise. D'autre part, les conditions qui entourent cette offre ne sont pas du goût de notre presse libérale. Tout d'abord, un emprunt de sept millions sera vivement ressentie sur le marché monétaire anglais, lequel (comme les municipalités en quête d'argent en font à l'heure qu'il est l'expérience) est déjà en peine de suffire aux demandes. Puis la stipulation de M. Borden que ce don ne devra aucunement alléger notre propre programme naval, le rend nettement onéreux, attendu que les frais d'entretien devront tomber sur les épaules du contribuable anglais. A notre point de vue les propositions de Laurier étaient infiniment préférables à celles de Borden. Le don d'un automobile à quelqu'un dont les dépenses excèdent déjà le revenu, est généreux, mais embarrassant, si le donateur ne pourvoit pas aux frais de son entretien.

Mais, s'écrie l'honorable député de Sunbury-et-Queen, nous, Canadiens, devrions être au premier rang des combattants. Je le prie, ainsi que ceux qui parlent comme lui, de réfléchir à ceci: Sous le régime qu'on nous propose d'établir, les Canadiens seront-ils au premier rang de la bataille? Je réponds que non. Trois cuirassés s'y trouveront peut-être, mais pas un seul Canadien. C'est là l'espèce de combattant qu'est l'honorable représentant de Sunbury-et-Queen. Il enverrait des coques vides, mais sans un seul Canadien à bord. Et ne voilà-t-il pas qu'il veut faire croire au Parlement et au pays que, s'il a rompu avec son parti sur cette question, c'est qu'il tient à être au premier rang des combattants! C'est à cela que se réduit l'humeur combative de ces grands impérialistes. J'aurais préféré

entendre l'honorable député donner à la Chambre quelque raison plus valable de sa rupture avec son parti. Voilà 35 ans, dit-il, qu'il est libéral. Eh bien, monsieur l'Orateur, il n'est pas de l'école libérale dans laquelle j'ai été formé, car il ne favoriserait pas le versement de 35 millions à l'échiquier impérial de préférence à la construction d'une marine canadienne sur notre sol, avec toutes les industries qui s'y rattachent. Je viens d'une circonscription qui s'intéresse fortement à cette question de la défense navale. On me dira peut-être qu'ils s'y intéressent par égoïsme. Mais on nous a reproché également à nous libéraux de préconiser par l'égoïsme la création d'une marine canadienne, parce que cela viendrait en aide au commerce. Eh bien, je dirai ceci, et sans y mettre de faux fuyants, et sans me réclamer d'une autre autorité que la mienne, que, de deux programmes entre lesquels nous somes appelés à choisir, tous deux également avantageux pour l'empire, mais l'un incomparablement plus avantageux pour le Canada, je n'hésiterai pas à choisir ce dernier. Au sujet de la mesure actuellement sur le tapis, j'ai le droit de demander ceci: Est-il de l'intérêt du commerce canadien que nous versions 35 millions dans l'échiquier anglais? Or, monsieur l'Orateur, notre parti n'est pas le seul à prendre cette attitude. En 1910, le très honorable leader du Gouvernement ne s'est pas contenté de condamner en cette enceinte cette idée de contribution directe; il s'est rendu dans la ville d'Halifax et, dans un discours qu'il y prononça au mois d'octobre de 1910, je pense, il se servit de ce langage:

Un principe dirigeant au moins doit nous guider: que, dans toute la mesure possible, il soit pourvu à la défense navale de notre pays au moyen de nos propres matériaux, par l'emploi de notre main-d'œuvre et grâce à l'habileté mécanique de nos propres gens. C'est là une belle perspective qui s'offre aujourd'hui aux habitants de la Nouvelle-Ecosse.

La Providence a doté cette province des matériaux, des hommes...

Remarquez, monsieur l'Orateur, qu'il a dit des hommes.

..et de la situation maritime essentielle non seulement à l'exécution progressive d'un projet de défense navale, mais aussi au renouvellement de cette industrie des constructions maritimes qui ont rendu un jour la Nouvelle-Ecosse si célèbre dans le monde entier.

Tel était le langage et tels étaient les sentiments du premier ministre de ce pays moins d'un an avant l'élection législative du 21 septembre 1911. Et je compte bien, monsieur lOrateur, que, lors de son voyage à Halifax, il a compris que l'énoncé de toute autre politique pouvait mettre son siège en danger, et lui faire courir le risque de la défaite qu'a subie son collègue ce jour-là. Il a dit à ceux de sa circonscription dans la ville et dans le comté d'Halifax qu'il était en faveur d'une marine canadienne, que nous avions les matériaux, les hommes et la situation maritime qu'il faut pour la construction de navires, et, jusqu'au 21 septembre 1911, il leur a fait croire que c'était là sa politique. Je ne doute point, et personne de ceux qui connaissent la situation d'Halifax ne peut douter que le très honorable premier ministre n'ait recueilli beaucoup, beaucoup de votes dans cette circonscription pour avoir annoncé cette politique.

Jusque-là, il n'avait pas changé d'idée ou du moins il ne l'a pas dit aux habitants de sa circonscription ni au peuple du Canada. Aujourd'hui qu'il apporte à cette Chambre une politique nouvelle, une politique de tous points différente de celle-là, ne pense-t-il pas devoir à ses commettants, comme au peuple du Canada qui s'est trompé sur son compte ou, si vous le voulez, sur ses sentiments à l'égard de cette question jusqu'en septembre 1911; ne pense-t-il pas devoir leur demander si cette politique en faveur de laquelle ils disaient être, leur agrée ou s'ils lui préféreraient celle qu'il propose dans le moment. M'est avis qu'il a été élu à l'aide d'une politique toute différente de celle qu'il propose aujourd'hui, et qu'il devrait au moins consulter ceux de sa circonscription afin de s'assurer s'ils consentent à le suivre dans la voie où il s'est récemment engagé. Je fais la même observation quant au pays en général. Sur une question de l'importance de celle-ci, qui va indubitablement changer l'administration de ce pays, qui va modifier nos sentiments, qui va nous faire parcourir des chemins nouveaux, le peuple du Canada—je le dis en ne parlant que pour moi seul—devrait être appelé à dire ce qu'il en pense. Telle est mon opinion, et je l'énonce sincèrement. Je crois sincèrement que, si l'on demandait aujourd'hui aux habitants du Canada de dire, à titre de Canadiens ou, si vous le voulez, à titre de sujets britanniques, ce qu'ils pensent de la proposition du Gouvernement au regard de celle du très honorable chef de l'opposition, ils voteraient en masse pour le projet énoncé devant cette Chambre par le très honorable chef du cabinet en 1909, projet dont la substance se retrouve dans l'amendement qu'il a proposé à la motion qui est à l'étude.

On nous dit que nous ne pouvons construire des navires. On nous dit qu'il faudra de vingt-cinq à cinquante ans pour mettre des navires en construction dans ce pays. J'entrais l'autre jour à la bibliothèque, lorsque mon regard est tombé sur une plaque de bronze qu'il y a au mur. J'ai lu l'inscription qu'elle porte, et la voici:

En l'honneur de celui par l'initiative et l'habileté de qui a été totalement construit au Canada le Royal Guillaume, premier vaisseau qui ait traversé l'Atlantique à l'aide de la vapeur, et qui s'est rendu en Angleterre en 1833.

Après avoir lu cette inscription, il m'est venu cette pensée: y a-t-il aujourd'hui chez le peuple canadien moins d'initiative, moins de cœur ou moins d'adresse qu'en 1833, année où on lançait le premier navire qui ait traversé l'Atlantique à la vapeur? Je suis convaincu que chez les Canadiens d'aujourd'hui, l'énergie, l'esprit d'entreprise et l'habileté existent à un degré même plus haut que jamais, et, si l'on a pu autrefois donner des preuves d'initiative personnelle en construisant le premier des navires à vapeur qui ont traversé l'Atlantique, ceux d'aujourd'hui auront sûrement la dextérité et l'industrie qu'il faut pour mener à bonne fin la construction d'un cuirassé d'escadre.

Je dirai qu'en 1731, près d'un siècle avant la date que je viens de mentionner, il se construisait des navires de guerre sur les bords du Saint-Laurent, dans la province de Québec, non pas pour le Canada, mais pour la France, et ces vaisseaux étaient reconnus comme les meilleurs de la flotte française. C'est après cela que l'on vient nous dire que, dans ce siècle, nous ne pouvons, avec nos idées modernes, construire des vaisseaux canadiens. Le très honorable chef du Gouvernement ne le pensait pas en 1910, et je suis sûr qu'il ne le pense pas aujourd'hui; sinon, il n'est pas Canadien, et il connaît peu les habitants de son pays. L'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) ne le pensait pas en 1909, et lui non plus ne le pense pas aujourd'hui. Je vais donner lecture à la Chambre de certain passage d'un discours qu'il prononçait ici en 1909, et que l'on trouve au compte rendu des Débats de cette année-là, (page 3544, v. a.). L'honorable député ne s'est pas fait entendre sur cette question. Suivra-t-il l'exemple de son très honorable chef, et nous dira-t-il qu'il faudrait vingt-cinq ou même cinquante ans pour établir dans ce pays-ci une marine de guerre, nonobstant les remarques qu'il a faites devant cette Chambre sur la résolution de 1909? Voici ce qu'il disait:

Or, pour réaliser l'idée première d'une défense navale du Canada, je ne vois aucune bonne raison pour ne pas prendre immédiatement des mesures en vue de protéger notre littoral à l'aide de torpilleurs ou de contre-torpilleurs et de croiseurs, qui nous seraient fort utiles au cas d'une guerre. Beaucoup de députés font entendre qu'il nous serait impossible de construire ces vaisseaux chez nous.

Non seulement ils suggèrent ou impliquent la même chose aujourd'hui, mais encore qu'il faudrait de trente-cinq à cinquante ans pour construire des navires. Il continue:

Or je ne veux pas du tout être considéré comme voulant servir des intérêts de clocher. Sur toutes les questions, je me suis toujours placé au point de vue national et canadien. Néanmoins, on me permettra de dire que dans les limites du comté que j'ai l'honneur de représenter, il y a un chantier de navire dans lequel on a lancé des navires de plus de 500 pieds de longueur, ce que l'on dit être la longueur des dreadnoughts. On a construit des navires et l'on a posé la quille d'un navire le 26 juin dernier...

C'est-à-dire en juin 1908.

...et on l'a lancé le 1er novembre, tout au complet, un navire de 375 pieds de longueur, de 7,000 chevaux-vapeur et de 22 nœuds avec grément complet en ce court laps de temps. S'il était nécessaire pour le Gouvernement de leur demander de fournir quatre croiseurs rapides, de 250 pieds de longueur, qui passeraient par le canal, avec une vitesse de 26 nœuds, je puis vous assurer, et je le tiens des hommes qui ont tracé les plans de ces navires, qui ont construit vingt-deux navires d'acier depuis quatre ans, que ce serait pour eux une affaire bien simple de réunir les matériaux, fournir quatre navires et les mettre à l'eau le 1er octobre. Le dock dont ils se servent a 550 pieds de longueur et pourrait loger le dreadnought.

Il n'est pas ici question de vingt-cinq ans ni d'un demi-siècle.

L'honorable député de Simcoe se rend compte du fait que les Canadiens peuvent faire les choses d'une façon aussi expéditive qu'un "Britisher" que le hasard a fait naître dans les îles d'outre-mer. On remarquera que le bassin attenant au chantier de navires dont on a parlé a 550 pieds de longueur et pourrait loger un dreadnought. Voilà ce que l'on peut faire en notre pays à des milliers de milles de la mer! Que ne pourrions-nous pas faire dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Anglaise, lorsqu'on peut construire des dreadnoughts dans les forêts d'Ontario?

Il dit encore:

Je regrette beaucoup que comme Canadiens, nous n'ayons pas plus encouragé cette industrie de la construction des navires sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Nous fabriquons maintenant de l'acier, le meilleur acier du monde. Nous avons deux grandes aciéries. L'aciérie de Sydney est plus grande que n'importe quelle usine de la Grande-Bretagne, avec des fourneaux plus grands et meilleurs, et elle est sous tous les rapports plus grande et meilleure que les aciéries englaises. Depuis quatre ou cinq ans, il y a là...

Je recommande particulièrement sur ce point l'attention de l'honorable député de Sunbury-et-Queen.

...une laminerie pour les plaques de navires, que l'on a remisée et qui n'a jamais été érigée sur les fondations parce que rien n'a été fait pour encourager cette très importante

industrie. Je crois que, comme Chambre des communes, nous devrions considérer sérieusement l'opportunité d'adopter quelque système par lequel la construction des navires serait encouragée dans les Provinces maritimes et aussi sur le Saint-Laurent et sur la côte du Pacifique.

Il est évident que l'honorable député a quelque connaissance des entreprises canadiennes et de l'habileté des Canadiens. Le pays a dépensé plus de $20,000,000 pour encourager et développer l'industrie de l'acier, l'argent n'a pas été payé par le trésor du Canada, et après que ces mesures eurent été prises pour assurer le développement de l'industrie, le gouvernement canadien envoie ce travail aux constructeurs de navires par delà l'Atlantique, nonobstant le fait que les industries de ce côté-ci, sur lesquelles cette vaste somme a été payée ont été obligées de remiser leurs laminoirs parce qu'il n'y avait rien à faire en fait de fabrication de plaques d'acier pour les navires. Est-ce là l'esprit qui devrait animer les jeunes Canadiens? En ma qualité de jeune Canadien, je proteste, et je crois connaître l'opinion publique dans la Nouvelle-Ecosse. Dans cette province, on réprouvera l'idée de transmettre au trésor britannique $35,000,000, et de laisser les grandes aciéries de Sydney péricliter faute de marché.

M. STANFIELD: La Dominion Steel Company a plus de travail qu'elle n'en peut faire.

M. CARROLL: Elle n'en a pas plus qu'elle n'en peut faire. L'aciérie de Sydney crie pour obtenir de nouvelles entreprises. Il y a là, comme l'a démontré l'honorable député de Simcoe-nord, en 1909, un outillage qui se détériore faute d'usage. Si elle avait plus d'entreprises elle pourrait s'agrandir. Nous pouvons certainement construire des navires au Canada lorsque le Japon, le Brésil, l'Espagne et tous ces pays en construisent, construisant des navires dans leurs propres chantiers.

Que l'on y songe un instant. Les honorables Députés de la Colombie-Anglaise, nous diront que les Japonais ne sont pas des citoyens dignes d'entrer en ce pays; qu'ils appartiennent à une race inférieure et devraient être rejetés, et l'instant d'après il vous disent, par leur silence du moins qui indique une approbation de la proposition, que nous ne sommes pas capables de construire des navires de guerre, bien que ces mêmes gens, qui ne sont pas dignes de faire partie de la société canadienne peuvent le faire, et sont en conséquence, meilleurs, plus entreprenants et plus habiles que nous ne le sommes. En 1877, on a commencé en Angleterre à construire des navires en fer. Depuis lors, on a établi une industrie qui n'a jamais été égalée et qui ne le sera probablement jamais, dans les annales de la construction de navires et du commerce. L'Autriche-Hongrie a vingt-deux navires blindés, tous construits depuis 1885. Il ne lui faut pas vingt-cinq ans ou un demi-siècle pour établir au moins un noyau de marines. La Chine, l'Italie et le Japon sont tous dans la même catégorie. Quels ont été les antécédents du Japon?

En 1894, lorsque le Japon a déclaré la guerre avec la Chine il n'avait pas un seul navire de guerre. Dix ans plus tard, en 1904, lorsque le Japon a fait la guerre à la Russie, il avait six navires de ligne, huit croiseurs blindés, 44 autres croiseurs, 19 contre-torpilleurs et 80 torpilleurs avec un déplacement complet de 283,742 tonneaux.

Quatre ans plus tard, en 1909, le Japon avait quatre cuirassés d'escadre, douze grands croiseurs, quarante-sept autres croiseurs et navires pour la défense des côtes, cinquante-cinq contre-torpilleurs et soixante-dix-sept torpilleurs, en tout 204 vaisseaux de guerre d'un déplacement total de 515,082 tonneaux, avec tous les bassins de radoub et chantiers nécessaires pour la construction et la réparation des navires.

Il est vrai que le Japon a fait construire ses premiers navires de guerre en Angleterre, mais depuis 1904 il construit lui-même ses navires à l'aide d'ouvriers japonais et dans ses propres chantiers. Ce que le Japon et la Chine peuvent faire, les Canadiens le peuvent aussi. Il n'y a aucun doute à cela. Nos adversaires nous disent cependant qu'ils veulent être au premier rang de la bataille, et ils n'ont pas foi dans l'industrie canadienne.

Pendant les élections de 1911 le cri était "Le Canada pour les Canadiens". Pourquoi ne serait-ce pas encore le cri aujourd'hui? Les Canadiens ne valent-ils pas autant aujourd'hui qu'en 1911 et si le Canada devait être aux Canadiens en 1911, pourquoi ne le serait-il pas aujourd'hui sur cette grande question? J'ai déjà dit que les navires que nous enverrons à l'Angleterre sans équipages ne pourront pas lui être d'un grand secours. J'ai omis de citer un extrait que j'ai tiré d'une brochure publiée par la ligue de la marine impériale en décembre 1912. Les membres de cette ligue ont offert un banquet aux ministres canadiens à leur passage à Londres, et cet extrait est tiré d'une brochure que cette ligue a publiée en décembre 1912.

Une flotte ne se compose pas seulement de dreadnoughts pas plus qu'un club de football n'est composé que de gardes; et nous ne manquons pas seulement de dreadnoughts, mais nous n'avons ni croiseurs, ni contre-torpilleurs, ni magasins, ni marins, ni chantiers sur notre côte de l'est, et chose curieuse, il y a quelques jours seulement, on nous annonçait que l'on avait suspendu indéfiniment le recrutement de marins pour la marine canadienne.

Ainsi qu'on le verra plus loin à la page 141, il faut cinq ans d'apprentissage pour faire un bon marin. Depuis près de sept ans nos équipages ont été très insuffisants. Des navires sans marins sont inutiles. Il faudra faire sans retard un recrutement nombreux si nous ne voulons pas que les nouveaux navires offerts par le Canada, par les colonies Malay, et (si la rumeur dit vrai) par les princes indiens soient aussi inutiles qu'ils seront coûteux.

La ligue impériale maritime est donc d'avis que ces navires sans équipages seront aussi inutiles qu'ils seront coûteux.

On nous dit que la politique proposée par le chef de l'opposition est une politique séparatiste, qu'elle tendra à séparer le Canada de l'empire britannique. On ne voyait aucune tendance à la séparation dans la résolution de 1909 lorsqu'elle a été adoptée par ceux-là mêmes qui aujourd'hui la condamnent. Une marine séparatiste? Et l'on est allé jusqu'à dire de l'autre côté de la Chambre que le très honorable chef de l'opposition qui propose de construire une marine canadienne, avec nos propres matériaux et à l'aide de nos propres ouvriers, est un sujet déloyal.

Depuis deux ans, les journaux et orateurs conservateurs accusent par tout le pays le grand chef du parti libéral et ses partisans de manquer de loyauté envers l'empire britannique. Parcourons les pages de l'histoire politique du Canada depuis la Confédération et nous n'y trouverons aucune loi en faveur de l'unité de l'empire proposée par le parti conservateur, pour montrer qu'il est un ami plus véritable de l'empire que le parti libéral. Voyons d'un autre côté ce que le parti libéral du Canada a fait en faveur de l'empire: Il a inauguré le port des lettres à deux sous, ce qui en lui-même est peu de chose, mais n'en a pas moins contribué dans une certaine mesure à créer l'unité dans l'empire.

Sous la direction de sir Wilfrid Laurier, lorsqu'il était a la tête du gouvernement du Canada, le pays a pris à sa charge le maintien des fortifications d'Halifax et d'Esquimalt, et a ainsi épargné à la mère patrie cette responsabilité et cette défense. C'es un gouvernement libéral qui a inauguré la préférence britannique en permettant aux marchandises anglaises d'entrer dans le Canada sous un tarif réduit, et nous savons tous que les libéraux du Canada n'ont rien demandé à la mère patrie en retour de ce bienfait. Et, monsieur l'Orateur, quelle a été la conduite des libéraux du Canada pendant la guerre sud-africaine, lorsque l'empire s'est trouvé dans un besoin réel. A cette époque, le très honorable sir Wilfrid Laurier, qui aujourd'hui est vilipendé par la presse conservatrice et accusé d'être déloyal à l'empire, exhorta de son siège en Parlement le peuple canadien à envoyer ses meilleurs et ses plus braves enfants sur le velte du Sud-Africain pour défendre l'empire. Nous savons, monsieur l'Orateur, que nos compatriotes ont combattu au côté des soldats réguliers de l'Angleterre avec un courage tout à leur honneur et à la gloire du Canada. Ce sont là quelques-uns seulement des actes du parti libéral en faveur de l'empire, et, cependant, on nous injurie, on nous dit que la politique navale que nous avons proposée est une politique séparatiste. Monsieur l'Orateur, les actions parlent plus que les paroles, et ceux qui liront l'histoire politique des cinquante dernières années au Canada n'auront pas de peine à découvrir que le parti libéral canadien a été loyal et dévoué à l'empire.

En terminant, je dirai que, à mon humble avis, la proposition d'une contribution directe de 35 millions, est non seulement fâcheuse en principe et inutile comme mesure destinée à venir en aide à la mère patrie, mais sera, on peut s'y attendre, effectivement nuisible. Le Canada se doit à lui-même, comme à l'empire, de contribuer à la défense navale de cet empire, et la seule manière sensée et pratique dont le Canada puisse le faire, c'est par la mise en œuvre du programme d'une marine canadienne, proposé par le vénérable leader du parti libéral. Aucune autre alternative n'est digne d'un peuple qui se respecte, et, sûrement, aucun membre de la députation, aucun canadien ne dira que notre peuple n'a pas le respect de sa nationalité.

(Sur motion de M. Marcile (Bagot), la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à minuit moins le quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 12 février 1913.

M. l'ORATEUR ouvre le séance à deux heures.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. M. COCHRANE:

Statistique du service des messageries au Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1912.

COMITE DES BILLS D'INTERET PRIVE.

Sur motion de M. Borden, deviennent membres du comité permanent des bills d'intérêt privé messieurs Broder, Marshall, Turriff et Thomson (Qu'Appelle).

L'IMPRESSION DES REPONSES AUX QUESTIONS.

M. l'ORATEUR: Je désire appeler l'attention sur une question qui est venue sur

le tapis hier même et je veux offrir un mot d'explication. Il s'agit de l'impression des réponses aux questions figurant au compte rendu des débats. Mes observations précédentes visaient l'impression des réponses séparément. Voilà pourquoi j'ai dit, qu'à mon avis, ce n'était pas la coutume de les faire imprimer, sauf sur proposition du comité des impressions. Dans ma pensée, il s'agissait de l'impression de ces réponses à titre de documents parlementaires distincts, alors que l'usage veut qu'on en adresse un exemplaire au député, auteur de la question. Je demandai au greffier de la Chambre pourquoi ces réponses ne figuraient pas imprimées au compte rendu, le règlement, si je ne me trompe, prescrivant leur impression. Il me fit observer qu'il serait presque impossible de faire figurer au compte rendu quelques-unes de ces réponses, tellement elles sont volumineuses et hérissées de chiffres. Pour les imprimer et les faire figurer au compte rendu, il faudrait un bien plus nombreux personnel à l'Imprimerie nationale et il en pourrait résulter quelque retard dans la publication du compte rendu. Je soumets à l'examen de cette Chambre quelques-unes de ces réponses.

Comme on le voit, elles sont très longues et sous forme de tableaux synoptiques fort élaborés, qui rendraient la composition difficile et qu'il faudrait soit insérer au hansard comme tableaux ou bien réduire aux dimensions de la pagination du compte rendu. Cette réponse-ci demanderait plusieurs pages et la composition serait œuvre de longue haleine. Elle se rattache aux tarifs des Antilles et couvre sept ou huit pages de papier de fort grand format. En voici d'autres se rattachant aux soumissions relatives à l'achat de divers articles destinés à l'Intercolonial, comme bois de chauffage, fils électriques, clôtures, pin, ciment, articles en caoutchouc, etc. En voici une autre se rattachant aux employés congédiés du service de l'Intercolonial.

Sir WILFRID LAURIER: La liste est-elle aussi longue que cela?

M. l'ORATEUR: Elle est fort longue. J'ai choisi quelques-unes des réponses, afin que la Chambre comprenne bien ce qui résulterait de l'inflexible application du règlement. C'est à la Chambre qu'il appartient de se prononcer sur la décision à prendre.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): J'ignorais que les réponses aux questions fussent si volumineuses et que la pratique de ne pas les imprimer tout au long fût actuellement en vogue. Les observations de Votre Honneur s'imposent à nos méditations. A mon avis, un des moyens de remédier au mal serait de réserver ce genre de questions à titre d'avis de motions pour dépôt de documents et de restreindre les réponses aux questions à celles ne dépassant pas les dimensions légitimes, de sorte que tout puisse figurer au compte rendu, comme jadis. Au surplus, je serai bien aise de discuter la question avec le chef de l'opposition en vue d'arriver à une solution satisfaisante.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, à titre des vieux parlementaires, nous avons tous deux souvenance des jours d'antan, alors que toutes les réponses figuraient *in extenso* au compte rendu. A mon avis, l'ancien système devrait encore être en vogue. Autrefois, quand une question provoquait une réponse volumineuse et élaborée, la Chambre dispensait le ministre chargé de la réponse de donner lecture de cette longue liste de chiffres. Il faut en pareille matière consulter le bon sens. Personnes ne s'attend à ce que de longues listes de chiffres figurent au compte rendu. Ces chiffres n'offrent probablement d'intérêt qu'au député, auteur de la question et s'il tient à ce que le tout soit imprimé plus tard, la Chambre pourrait être saisie de la question et il pourrait s'adresser à Votre Honneur. En règle générale, les députés de la gauche qui représentent la minorité verraient d'un bon œil l'élimination de la statistique; seulement, il appartient au député, auteur de la question, de dire si le tout doit être imprimé plus tard.

M. GAUVREAU: Vos observations sont parfaites, sans doute; mais quant au document en question, elles ne sauraient s'appliquer. Il ne s'agit pas d'un document de longue haleine, ou qui soit hérissé de chiffres. On aurait facilement pu en réduire les dimensions, de façon à ce qu'il figurât au hansard. Nous avons besoin de ce document; j'en ai personnellement besoin, et je tiendrais à obtenir une décision sur les moyens à prendre pour les faire imprimer et traduire.

M. l'ORATEUR: J'ai toujours compris que lorsqu'un député désire obtenir une réponse qui l'intéresse, on en imprime des exemplaires que lui transmet le bureau où sont déposés ces documents. Voilà la coutume en vogue par le passé, et à mon sens, rien ne s'oppose à ce qu'elle se perpétue, quand bien même cela nécessiterait une traduction.

QUESTIONS.

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

J. E. LAFORCE.

M. CARVELL demande:

1. M. J. E. Laforce est-il employé au département du Revenu de l'Intérieur?
2. Quelles sont ses fonctions?
3. Quel est le chiffre de ses appointements?

M. NANTEL:

1. Pas maintenant. Il a été employé pendant quatre mois, à compter du 10 juillet 1912.

2. Le ministre du Revenu de l'intérieur lui avait confié des fonctions spéciales, et, en outre, il a été auxiliaire au bureau du comptable.

3. Il a reçu $100 d'appointments mensuels pendant qu'il a été employé.

A. SIMARD.

M. ACHIM demande:

1. Quel est le montant du compte de M. Simard, notaire, de Québec, qui était président d'élection à Québec-est en septembre 1911?

2. Le compte de M. Arthur Simard, tel qu'il l'a produit, lui a-t-il été payé? Dans la négative, pour quelles raisons ce compte a-t-il été réduit?

M. CODERRE:

1. $1,276.67.

2. (a) Non. (b) Le président d'élection a reçu $197.30, ce paiement s'étant effectué en conformité du tarif des élections par acclamation. On a rejeté des items s'élevant à $859.50, vu que le tarif des élections par acclamation ne prévoit pas le paiement d'honoraires soit pour président du scrutin, soit pour loyer de bureaux de scrutin, etc., etc. Le 8 janvier 1912 on a soumis au président d'élection un état indiquant une somme de $219.87 réservée, aux questions se rattachant à chaque item, et on lui a demandé de fournir les explications nécessaires. Jusqu'aujourd'hui nulle réponse n'a été reçue.

SERVICE DU COURRIER DE SHERBROOKE (N.-E.) A SHEET-HARBOUR.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel était le chiffre de la somme annuellement payée par le ministère des Postes à M. McGrath pour transport des dépêches entre Sheet-Harbour et Sherbrooke, (Nouvelle-Ecosse), aux termes du marché administratif annulé par le Gouvernement actuel?

2. Quelle somme le ministère paie-t-il annuellement à J. S. Cameron, pour le même service?

3. Pourquoi a-t-on annulé le marché intervenu avec M. McGrath?

M. PELLETIER:

1. M. McGrath a reçu annuellement $3,334. Son marché n'a nullement été annulé. Dans le contrat figurait une clause portant que l'enterprise pourrait se terminer à trois mois d'avis. Pareil avis a été donné et on a fait appel à la concurrence publique. La soumission de M. Cameron pour une somme annuelle de $3,293 se trouvant l'offre du plus bas chiffre, elle a été acceptée.

2. M. Cameron ne remplit plus le même service. Pendant quelque temps, il le fit, aux termes de sa soumission qui était de $41 inférieure à la somme touchée par M. McGrath pour le même travail. Quelque temps après l'adjudication de l'entreprise, il devint nécessaire de porter le parcours en milles de 64 à 65, 31-40, et, d'après la règle suivie de temps immémorial, en pareilles circonstances, la rémunération dut subir un relèvement correspondant. La somme aujourd'hui annuellement payée est de $3,384.

3. Répondu sous le n° 1.

A. B. CARSON.

M. EMMERSON demande:

1. M. A. B. Carson, du comté de Kent (N.-B.) a-t-il été nommé à un poste relevant du département de la Marine et des Pêcheries? Dans l'affirmative, à quel poste et à quelle date?

2. S'il a été ainsi nommé, est-ce comme membre du bureau consultatif des pêcheries, à titre de représentant des comtés de Northumberland, Kent et Westmoreland, (N.-B.)?

3. Quelle expérience A. B. Carson possédait-il pour le rendre apte à occuper ce poste d'un caractère technique? Quelle était sa besogne et par qui était-il employé avant cette nomination, et qui a proposé cette nomination?

4. S'était-il jamais occupé des pêcheries du Canada, si ce n'est pour vendre du hareng et de la morue dans un magasin de campagne? Quel est le chiffre de son traitement?

5. Le Gouvernement ou le département de la Marine et des Pêcheries sait-il que l'on prétend que ledit A. B. Carson est un citoyen américain?

M. HAZEN:

1. Oui; membre du bureau consultatif des pêcheries. On lui a offert la position par une lettre du 28 janvier et il l'a acceptée le 1er février.

2. Oui.

3. La compétence demandée exigeait une connaissance approfondie des divisions de l'industrie des pêcheries dans la région représentée. Le département ne sait pas quelle occupation avait M. Carson au moment de sa nomination. Il a été recommandé par M. Robidoux qui l'a donné comme ayant la compétence requise.

4. Le département sait qu'il s'est occupé pendant très longtemps du développement des pêcheries le long du rivage du golfe du Nouveau-Brunswick et il connaît parfaitement tous les détails de l'industrie. Aucun salaire, mais les membres recevront une allocation de dix dollars par jour, non compris les dimanches quand ils assisteront aux réunions du comité en question.

5. Non.

EMBRANCHEMENTS DE L'INTERCOLONIAL.

*M. EMMERSON demande:

1. Le Gouvernement en est-il venu à une décision au sujet de l'acquisition de toutes ou parties des lignes d'embranchement se raccordant avec l'Intercolonial, aux fins de les exploiter comme partie du réseau des chemins de fer de l'Etat? Dans l'affirmative, quelle est la nature de cette décision, et sera-t-elle communiquée au Parlement?

2. Quel sera le montant total nécessaire pour acquérir ces voies ferrées et les améliorer?

M. COCHRANE:
1. La question est encore à l'étude.
2. Répondu sous le n° 1.

BUREAU DE LA POSTE A MOULIN BASINET.

M. LEMIEUX demande:

1. Pourquoi le département des Postes a-t-il ordonné la fermeture du bureau de poste " Moulin Basinet ", dans la paroisse de Saint-Jean-de-Matha?
2. Qui a demandé cette fermeture?

M. PELLETIER: L'inspecteur de la poste a fait rapport que ce bureau de poste n'était d'aucune utilité publique et qu'en réalité le seul auquel il rende quelque service était le maître de poste lui-même. En conséquence, le ministre des Postes a fait fermer le bureau.

INSTALLATION DU GAZ AUX ATELIERS DE L'INTERCOLONIAL.

*M. EMMERSON demande:

1. Depuis l'installation et l'utilisation du gaz naturel aux ateliers de l'Intercolonial à Moncton, a-t-on cesser d'utiliser l'appareil " Producer Gas Plant "?
2. Combien d'hommes étaient employés dans et pour l'utilisation de ce dernier appareil?
3. Va-t-on donner à ces hommes un autre emploi dans les ateliers de l'Intercolonial à Moncton?
4. Dans la négative, vont-ils être privés de tout emploi? S'il en est ainsi, participeront-ils aux privilèges de la loi de la caisse de prévoyance?

M. COCHRANE:
1. Oui.
2. Quatre.
3. Oui.
4. Répondu sous le n° 3.

RAPATRIEMENT DES CANADIENS.

M. PAQUET demande:

1. Quel est le nombre de Canadiens rapatriés par M. Alban Laferrière, agent de rapatriement, depuis sa nomination jusqu'à ce jour?
2. Vers quel endroit de la Puissance ces rapatriés ont-ils été dirigés?
3. Quel est le nombre de conférences faites par M. Laferrière et sous son patronage dans la Nouvelle-Angleterre depuis le 1er avril 1912?
4. Où ces conférences ont-elles été faites?

M. ROCHE:

1. D'après ses propres rapports, M. Laferrière a émis soixante-huit certificats pour des tarifs réduits de chemin de fer à des familles et à des individus formant un total de 180 personnes, hommes, femmes, enfants. Dix-neuf de ces certificats représentant trente personnes ont été jusqu'à présent l'objet de rapports des compagnies comme ayant été présentés et utilisés.
2. Les trente personnes qui ont fait usage de ces certificats étaient pour les destinations suivantes: Manitoba, cinq; Saskatchewan, dix-neuf; Alberta, six.
3. Quinze.
4. Manchester, East-Manchester, North-Manchester, West-Manchester, McGregorville, Concord, Derry, Laconia, Nashua, Hooksett, Simcook et Franklin, localités toutes situées dans le New-Hampshire.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.—DOCUMENTS.

M. EMMERSON: Je voudrais demander au très honorable chef du Gouvernement, si des instructions ont été données pour que les membres de la Chambre soient prévenus quand les documents demandés sont déposés? C'est mon très honorable ami lui-même qui a dit que ce serait un bon système de faire avertir les députés en leur envoyant un duplicata. Deuxièmement il s'est présenté une difficulté relativement à un état du ministre des Douanes. J'ai essayé d'en retrouver trace au Feuilleton, mais je n'y suis pas parvenu. Si j'avais reçu un avis, je n'aurais pas ignoré que l'état avait été déposé. Le premier ministre a dit que ce serait une bonne idée d'envoyer une copie de ces documents aux députés.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): L'idée de mon honorable ami serait impraticable, parce que ce système causerait plus ou moins de délai. Aucun état ne peut être déposé s'il n'a pas été préparé au clavigraphe.

M. EMMERSON: On pourrait en prendre des copies au papier carbone.

M. BORDEN: Il faudrait avoir un grand nombre de personnes pour préparer ces documents. Quant à l'avis, je crois que la règle et la pratique suivies par les fonctionnaires de la Chambre est d'envoyer un avis à chaque député du dépôt de l'état qu'il a demandé. Si cela n'a pas été fait pour mon honorable ami, c'est par suite d'un oubli. J'aimerais qu'il donne des détails au greffier pour qu'on puisse attirer l'attention des personnes qui sont chargées de donner un avis ou qui auraient dû le donner.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION POUR LA CREATION D'UN SYSTEME DE CREDIT AGRICOLE.

M. ARTHUR MEIGHEN (Portage-la-Prairie) présente la résolution suivante:

Cette Chambre est d'avis que la question de l'établissement d'un système de crédit agricole plus efficace et plus économique devrait attirer aussitôt que possible l'attention du Gouvernement.

—Comme la question des crédits fait ressortir un des défauts les plus évidents de notre système de banques, la Chambre admettra volontiers qu'on ne pourrait pas choisir un meilleur moment pour discuter cette résolution, puisque la revision de la loi des banques est soumise à l'examen

d'un des plus importants comités de la Chambre. Les termes de la résolution, bien qu'assez clairs, ne font que d'attirer l'attention du Gouvernement pour qu'il applique son énergie au sujet fixé dans la résolution qui mérite, d'après moi, d'être prise en sérieuse considération afin d'arriver à établir une réforme.

Je sais que le Gouuvernement actuel, comme tous les gouvernements, a sans cesse à s'occuper de questions de plus ou moins d'importance et en nombre assez grand pour l'empêcher de régler tous les cas qui nécessitent des remèdes substantiels. J'admets que c'est une tâche très lourde pour un simple député d'essayer de montrer qu'il y a dans un certain milieu un malaise assez général pour exiger l'attention du Parlement et du Gouvernement quand déjà il y en a tant d'autres qui sont pris en considération.

La question intéresse tout notre système financier et j'hésite un peu à entreprendre la tâche de montrer qu'en accordant des crédits à une grande proportion des agriculteurs du Canada et à une proportion presque aussi grande des classes pauvres, dans d'autres sphères, il existe dans notre système financier un défaut grave, dont le remède a été montré par des expériences récentes qui ont été réalisées non seulement dans quelques régions du Canada, mais dans presque tous les pays du monde civilisé.

En entrant dans mon sujet, permettez-moi de dire que, en général, je ne suis pas un critique, mais un admirateur du système financier du Canada. Quel est le malaise dont je parle? Celui qui incommode le plus fortement et qui fait le plus de tort à la région que je représente et qui comporte la critique principale que l'on peut adresser à tout le système, consiste en ceci: Nous avons chez nous un système de succursales de banques avec des bureaux chefs; nous admettons tous le grand avantage offert par ce système, vu qu'il permet la circulation des capitaux et les mouvements de fonds de telle façon qu'une région peut recevoir le surplus de l'autre, c'est-à-dire que les économies de l'une peuvent servir aux besoins de l'autre.

Il n'y a pas de doute qu'une organisation de succursales des banques comporte cet immense avantage, mais comme il est nécessaire que le contrôle se fasse au bureau chef, je crois que l'on peut se permettre de dire que ce contrôle s'exerce—peut-être pas dans une période normale, mais dans des moments de gêne et de crise—de façon à profiter de la mobilité des capitaux ainsi obtenus pour diminuer les ressources des régions plus petites et plus éloignées afin de venir en aide à des entreprises dans des localités plus importantes.

La Chambre admettra évidemment, avec tout le monde en général, que notre système de banque reconnaît cette autorité à la direction. Ce serait trop demander à ceux qui

ont le contrôle des banques—même s'ils étaient supérieurs à la moyenne des hommes d'affaires, en honneur et en esprit public—de ne pas diriger le flux des capitaux de façon à protéger les entreprises pour les quelles leurs sympathies sont le plus développées, celles dans lesquelles ils ont des intérêts personnels, ou du moins celles où se réunissent leurs sympathies et leurs intérêts et de répandre un peu de capitaux dans les régions d'où ils tirent leurs revenus. Il serait facile d'établir que c'est ainsi que les choses se passent, au grand détriment de la communauté, du moment que l'argent devient rare sur le marché. Les crises monétaires reviennent périodiquement et les premiers à en souffrir sont les citoyens des localités éloignées, desservies par des succursales.

J'ai fort apprécié les remarques faites l'autre jour par l'honorable député de Calgary (M. Bennett), quand il disait avec infiniment de raison que les premières victimes, dans les époques de crise, sont ceux qui sont les plus éloignés du bureau principal de la banque et ne sont pas en contact direct avec les directeurs. On ne peut pas exiger que je cite des cas particuliers, mais je suis certain n'être corroboré par un grand nombre de membres de cette Chambre, quand je dis qu'il y a à peine quelques mois, beaucoup d'hommes d'affaires, principalement dans les régions éloignées des bureaux principaux, se sont trouvés dans ce grand embarras. Je pourrais citer des cas dans lesquels d'honnêtes citoyens auxquels on n'aurait jamais refusé de crédits, dans des circonstances ordinaires, n'ont pas pu obtenir d'escompte.

Tant que l'argent est abondant, les gérants des succursales se font concurrence et ont recours à toutes sortes de moyens pour obtenir la clientèle de la région. Il en résulte que les citoyens de ces localités et surtout les cultivateurs s'habituent à compter sur les facilités qui leur sont offertes et finissent par se dire qu'ils pourront toujours obtenir du crédit, pourvu, naturellement, que leur solvabilité reste la même. Ils font des arrangements en conséquence, mais dès qu'il survient en Europe ou en Amérique un événement qui jette le perturbation dans le marché monétaire, les succursales manquent à leurs engagements et refusent du crédit à leurs clients. Il y a à peine quelques mois, beaucoup de cultivateurs, beaucoup d'honnêtes citoyens sans grandes ressources, ont été forcés de sacrifier leurs économies, ont été forcés de vendre leurs valeurs à perte ou d'hypothéquer leurs biens, parce que l'argent était devenu rare sur le marché et qu'ils avaient été les premiers à en souffrir.

La Chambre n'est guère au courant de ces cas particuliers, car, généralement, ceux qui n'ont pas pu obtenir de crédit à une banque n'aiment pas à rendre le fait

public. Mais je ne crains pas de dire à ceux qui ont l'honneur de présider à l'administration de cette partie des affaires du pays, que je pourrais leur signaler, dans les régions agricoles les plus anciennes et les plus prospères de l'Ouest, de nombreux cas comme ceux que je viens de citer, dus à notre système de banque. Les torts causés par ce refus des succursales de prêter de l'argent à leur clientèle, en temps de crise, parle plus éloquemment que je ne pourrais le faire moi-même. Les succursales ne sont que des ramifications, elles sont sous le contrôle absolu des bureaux principaux qui ne leur laissent aucune initiative. Ce système offre certainement de grands avantages, mais il a aussi ses désavantages et il est de mon devoir de les faire connaître à la Chambre.

Les mêmes inconvénients existent ailleurs, mais le Canada est certainement le pays du monde où le système des succursales est le plus développé. Nous avons dans le pays 2,800 succursales régies et contrôlées par un très petit nombre de banques centrales et j'ajouterai que le nombre de ces banques centrales tend à diminuer, tandis que le nombre des succursales va en augmentant. En Angleterre, il y a je crois 6,000 succursales régies par 116 banques. On voit que la proportion est beaucoup moins forte qu'ici, surtout si l'on tient compte de la différence dans la population des deux pays. Mais l'Angleterre est aussi le pays par excellence des succursales. Aux Etats-Unis, ce système est inconnu; il est remplacé par celui des banques individuelles qui n'a pas les éléments de solidité du système canadien; mais, par contre, il a cet avantage que ces banques individuelles sont administrées dans les localités mêmes où elles sont situées. Ceux qui accordent les prêts, ceux qui accordent ou refusent le crédit, résident dans la localité et sont intéressés à sa prospérité. Leurs sympathies et leurs intérêts leur font un devoir de travailler pour la plus grand bien de leur localité et de leur région. Aux Etats-Unis, une petite ville n'est pas à la merci d'une succursale dont les administrateurs demeurent dans les grands centres.

Dans la république voisine les autorités ont constaté qu'en dépit du nombre considérable des banques individuelles une forte proportion de la population souffre du manque de banques. Le président de la république américaine et ses ministres ont entrepris la tâche difficile de doter le pays d'un système qui mettrait les institution de crédits à la portée de toutes les classes de la société.

Je dirai un mot des moyens adoptés dans les autres pays, pour mettre les institutions de crédit à la portée de toutes les classes de la communauté et pour empêcher la centralisation des capitaux en temps de crise monétaire. En Allemagne, le nombre des banques est très restreint. Il y en a en tout 490 et le nombre des succursales est d'environ 1,730. Ainsi, dans l'empire allemand, le nombre total des banques ne représente que 60 p. 100 de celles que nous avons au Canada. L'Allemagne supplée à ce petit nombre de banques par des institutions coopératives qui sont établies dans toutes les parties du pays. En France, par contre, la banque de France, qui est la base ou la clef de voûte de tout le système de banque du pays, est organisée et administrée de manière à permettre à l'Etat de prévenir les inconvénients dont nous nous plaignons ici. L'Etat voit à ce que les régions les plus éloignées, les plus petites localités, ne soient pas victimes des centres plus importants, dans la distribution du crédit. La banque de France a environ 30,000 actionnaires qui élisent un bureau de direction. Mais le gouverneur et les sous-gouverneurs sont nommés par le gouvernement. L'Etat voit également aux besoins des régions éloignées, en nommant lui-même les gérants des succursales. Ainsi, toutes les précautions sont prises pour que les localités éloignées ne soient pas négligées au profit des centres plus importants.

En Allemagne, on prend plus de précaution encore. La banque d'Allemagne, la Reichbank, comme on l'appelle, joue dans ce pays un rôle analogue à celui de la banque de France dans la République française. La Reichbank est administrée par neuf directeurs nommés par le conseil fédéral, autrement dit, par le gouvernement qui nomme également le gouverneur et sous-gouverneurs. Au-dessus de ces directeurs, siège un Curatorium de cinq membres nommés par le gouvernement fédéral. Bien que les capitaux appartiennent entièrement à des particuliers, bien que les actions soient distribuées parmi la population, l'Etat voit à ce que toutes les succursales soient directement administrées par un fonctionnaire officiel, ce qui permet au gouvernement de protéger le public contre la concentration des capitaux, surtout en temps de crise monétaire. L'Etat va encore plus loin. Tout récemment en précoup de rigueur, l'Etat avait déposé des fonds dans les petites institutions coopératives des régions agricoles, pour mettre ces populations à l'abri des effets de la panique.

C'est le système de banque de la Belgique que les plénipotentiaires du Japon ont adopté pour leur pays, comme étant le plus parfait qui existe. En Belgique, comme dans les autres pays, il y a une banque principale dont les autres ne sont que les ramifications. Le gouverneur et les gouverneurs adoints sont nommés par l'Etat. Il y a de plus un commissaire des banques dont les fonctions consistent à visiter les

succursales pour s'assurer si le public est bien servi.

Dans les trois pays que je viens de nommer, l'Allemagne, a France et la Belgique, l'Etat voit à ce que les localités éloignées ne soient pas négligées. Les besoins de ces localités sont sous la surveillance spéciale de personnes intéressées, parce que des commissions composées de commerçants, d'industriels et d'agriculteurs habitant la région, sont nommées pour surveiller les opérations de la banque. Leurs attributions consistent à surveiller, augmenter ou restreindre le crédit. Ainsi cette importante question du crédit est confiée à des personnes dont les intérêts et les sympathies sont concentrés dans la région et qui sont exposées elles-mêmes à profiter ou à souffrir du plus ou moins de prospérité de la région.

On pourrait en dire autant de la Suède; dans ce pays l'Etat subventionne plusieurs banques pour les engager à ne pas déserter les petites localités. On voit donc qu'en Europe, en plus des grands avantages offerts par les grandes institutions financières, l'Etat voit particulièrement à ce que les localités peu importantes et surtout les régions agricoles, ne soient pas négligées par ceux qui ont la responsabilité des capitaux amassés dans les banques.

Les Etats-Unis ne souffrent pas autant de ce mal que nous ressentons au Canada; le rapport du contrôleur de la circulation dans le cas du premier de ces pays et pour la dernière année, indique de façon à ne pas s'y méprendre que la multiplication de ces petites banques prend des proportions énormes. Le nombre des banques particulières qui était de 10,000 en 1900, s'élève aujourd'hui à 24,000 environ; le montant du capital possédé dans ces institutions financières par les citoyens de New-York qui représentait en 1900 11 p. 100 du capital total placé aux banques, s'est trouvé abaissé à 9½ p. 100 en 1912; le total de l'actif des banques établies dans la cité de New-York était en 1900 de 23.2 p. 100, chiffre qui a été abaissé à 18.9 p. 100 en 1912. Il est donc évident que les Etats-Unis ont réagi dans une très large mesure contre la circulation outrée du numéraire dans les grands centres, en considération surtout de l'état anormal du marché monétaire et des difficultés financières qui pourraient se produire.

Nous en arrivons maintenant à ce qui constitue l'essence même de ce débat, au remède qu'il convient d'apporter à cet état de choses. Celui que je vais demander qu'on choisisse n'a pas le mérite de la nouveauté. Je tiens simplement à représenter à la Chambre la nécessité d'adopter une législation qui a déjà revêtu, en ce qui concerne la députation, plusieurs formes, mais qui n'a jamais jusqu'à ce jour réussi à s'imposer à l'étude favorable de ce Parlement, je veux parler d'une législation ayant pour but d'arrêter un système—uniforme pour tout le pays—de fonctionnement des banques coopératives. J'ai l'intention de faire voir à la Chambre que si l'on donne l'encouragement voulu à la création et à la diffusion de banques coopératives de crédit, le résultat—qui s'imposera de plus en plus chaque jour—sera de nous mettre en état de faire face—pour la faire disparaître complètement ensuite—à la tendance qu'a maintenant le capital confié aux banques de se répandre dans les centres les plus populeux. Cette tendance prendrait une autre direction, si l'on adoptait le principe que j'énonce maintenant avec la plus grande confiance comme étant un véritable désidératum au point de vue du commerce de banque; je veux dire qu'il restera dans toute localité particulière un montant de numéraire et de capital suffisant aux besoins réels et possibles de cette localité, et que l'éparpillement et la concentration de l'actif de nos banques ne seront pas de nature à faire disparaître d'une localité tout le capital que ses habitants possèdent aux banques qui s'y trouvent, ces derniers se trouvant dans l'obligation de confier leur argent à des institutions étrangères. On ne peut dire si l'on saurait pousser plus loin que je ne l'ai dit l'application du principe que je viens d'énoncer et que des personnes qui font autorité en la matière ont prôné hautement. Il est certainement avantageux qu'une institution de cette nature soit assez forte pour disposer d'une certaine partie de l'excédent qu'elle possède dans telle ou telle localité, en faveur des habitants d'une autre partie du pays qui manquent des fonds dont ils ont besoin; pourtant, ainsi que je l'ai déjà dit, on devrait conserver, pour en faire bénéficier les habitants de la localité où cette banque est établie, le montant dont ces derniers ont besoin, avant de le mettre à la disposition d'autres intéressés.

Avant d'exposer—mais brièvement, toutefois—les avantages du système des banques coopératives, je tiens à rendre pleine et entière justice à ceux-là qui ont tracé la route que je me propose aujourd'hui de suivre, qui ont été les pionniers de cette œuvre et dont les arguments vont me servir en ce moment. Parmi les membres qu'elle compte la Chambre doit, en premier lieu, beaucoup à l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) que la maladie retient loin de cette assemblée—ce que nous devons profondément regretter en ce moment surtout. Depuis plusieurs années, l'honorable député de Jacques-Cartier a tenté de faire adopter une législation qui arrête un mécanisme uniforme lorsqu'il s'agit de la création de banques coopératives, mais jusqu'à présent, ses efforts ont été infructueux. Je ne rendrais pas justice à tous ceux qui se sont préoccupés de cette

grande réforme, si je ne faisais pas allusion aux efforts continus d'un homme que nous connaissons tous, bien qu'il ne soit pas membre de cette Chambre, je veux parler de M. Alphonse Desjardins, de Lévis, qui fait partie du personnel du hansard de cette Chambre. Cet homme a entrepris la tâche bien difficile, en vérité, d'implanter en ce pays un système de commerce de banques coopératives établies sur une base solide et efficace. Ces institutions dont l'organisation et le fonctionnement sont très simples, consistent en une réunion de personnes demeurant toutes dans un espace de territoire bien circonscrit et bien défini, qui se réunissent pour former sur une base coopérative une banque de crédit, chacun souscrivant—dans le cas de l'habitant de la campagne, du moins—disons, $5, ce qui contribue à former un capital initial; on demande ensuite à chacun des membres de souscrire au moyen de dépôts qu'on emploie uniquement au bénéfice de ces membres. Le choix de ces derniers relève d'un bureau de conseillers qui ne permet à personne de faire partie de cette association, s'il ne jouit d'une bonne réputation au point de vue des affaires; peu importe que cet homme soit riche ou pauvre, on l'accepte aux conditions imposées à quiconque demeure dans les limites de ce territoire, s'il acquiert une ou plusieurs actions.

On ne pourrait trouver rien de plus simple que cela. Tous les membres peuvent demander d'emprunter; tous les emprunts sont soumis à la décision d'un bureau de crédit élu par les actionnaires eux-mêmes. En résumé, ce système est celui qui a été en vigueur dans les pays européens depuis près d'un demi-siècle maintenant. Cinquante années d'existence garantissent l'excellence de ce système.

Je demande à la Chambre de me prêter quelques minutes d'attention dont je profiterai pour donner le résultat de cette expérience d'un demi-siècle dans les pays de l'Europe; j'y ajouterai celui obtenu au Canada même depuis 1901.

C'est une surprise—cela m'a semblé du roman, presque—de lire ce que les banques coopératives ont accompli en Europe. En Allemagne, on compte 490 banques ordinaires et seulement 1,730 succursales de ces dernières. On ne trouve que 27 banques en France et 1,552 succursales de celles-ci; c'est à peu près le nombre de banques que nous avons au Canada et environ la moitié du nombre de leurs succursales; d'où il suit que l'ensemble des avantages qu'offrent ces institutions et qui représentent la valeur du crédit en France, relève des banques coopératives, en dehors du nombre, fort restreint, d'autres banques, banques à capital-actions et leurs succursales. En Allemagne le reste des opérations de banque se fait par l'intermédiaire de banques coopératives. On trouve en Grande-Bretagne 116 banques qui possèdent environ 6,935 succursales. Le commerce de banques coopératives n'a pas atteint en Grande-Bretagne l'importance que d'autres pays lui ont donnée; la coopération dans ce pays a pris la forme de la coopération dans la distribution, pour la raison surtout que ce système en est encore à une phase de développement moins accentuée en Grande-Bretagne que dans les autres parties de l'Europe; il n'a pris racine en ce pays qu'en 1885 pour se développer jusqu'en 1900, tandis que dans le cas de l'Autriche, de la Suède, de la Belgique, de l'Allemagne et de la France, ces banques coopératives ont fonctionné—et avec un succès marqué—depuis 1862. On trouve aujourd'hui 500 de ces institutions en Belgique, 3,000 en France, soit environ deux fois le nombre des succursales des autres banques. L'Autriche ne compte pas moins de 6,000 banques séparées et coopératives; l'Allemagne ne possède pas moins de 16,000 à 20,000 de ces institutions qui y poursuivent leur commerce.

Les emprunts contractés en 1909 en Allemagne représentaient $4,888,000,000, soit environ cinq fois le montant de toutes les banques de notre pays; je n'ai donc pas exagéré l'importance de la question, lorsque j'ai dit que ce que j'allais proposer à la Chambre n'avait pas la nature d'un projet inconnu jusqu'à ce jour et dont on tenterait l'essai, mais qu'il s'agissait d'un projet qui avait atteint d'énormes proportions ailleurs et qui avait subi l'épreuve du temps et qui était sorti indemne de toute souillure de la fournaise de l'expérience qu'on en avait faite; enfin, qu'on l'avait pesé et qu'on n'avait constaté jusqu'ici le moindre défaut dans sa nature et dans son fonctionnement. En effet, j'ai cité la meilleure des autorités—dont l'opinion n'a jamais été contredite—pour démontrer que le montant des pertes subies par les banques co-opératives établies dans tous les pays d'Europe et au Canada même, ne représentait qu'un chiffre insignifiant.

Au Canada, je dois le dire, il n'y a pas eu de perte. En Allemagne, les pertes ne représentent pas la moitié d'un dixième de 1 p. 100. En vérité, dans tous les ouvrages qui traitent de cette question, on observe que leurs auteurs ne prêtent pas la moindre attention aux pertes. Tout le principe de la coopération est tel qu'il met ces banques à l'abri de toute perte, si l'on ajoute à cela la garantie additionnelle de la limitation géographique, on doit reconnaître que l'éventualité d'une perte quelconque est nulle, en réalité, à tel point que le succès de ces banques est phénoménal et que tout ce que l'on peut allégué contre elles, se résume à rien, si l'on tient compte de l'histoire de ces institutions.

Je vais parler en passant de ce que l'on a fait dans la grande république qui borne

le Canada au sud et qui ressemble tant au nôtre au point de vue des conditions industrielles et agricoles qui y règnent et à celui du génie de la population qui l'habite. Il y a deux ans, le président des Etats-Unis d'Amérique, M. Taft, donnait instruction au commissaire Myron T. Herrick de recueillir des renseignements sur ce qu'avaient accompli les sociétés coopératives de crédit dans les vieux pays. Cet homme s'est procuré des données sur la diversité des conditions qui prévalaient aux Etats-Unis et, par suite, sur le fonctionnement du système de banques tel qu'il se développait en Europe, à seule fin de le comparer à celui en vigueur aux Etats-Unis d'Amérique. Le rapport de M. Myron T. Herrick est très volumineux. Il est le résultat de recherches sérieuses poursuivies par les ambassadeurs que les Etats-Unis entretenaient dans les différents pays du monde et il coïncide et dans chaque paragraphe tombe d'accord, sans l'ombre de la moindre contradiction, avec le témoignage universel des représentants de chaque pays qui se sont enquis du fonctionnement de ce système. Il confirme jusque dans ses moindres détails les prétentions des champions du commerce des banques coopératives et tout ce que l'on trouve dans les livres qu'on a traduits dans toutes les langues pour des fins de propagande. Qu'on me permette d'extraire ce qui suit du rapport de M. Herrick parlant de ce qu'il a constaté en Europe à ce sujet:

L'enquête menée jusqu'à ce jour démontre le bien fondé de la conclusion à laquelle on en est arrivé que le crédit qui repose sur la terre et l'agriculture est à ce point parfaitement organisé dans la plupart des nations européennes, que les garanties mobilières valent autant que les obligations municipales, et que le cultivateur travailleur, honnête et actif peut se procurer les fonds dont il a besoin pour le temps qu'il désire. Ces institutions et les systèmes arrêtés en vue de ces fins se ressemblent assez quant aux détails de leur organisation, mais elles varient considérablement dans leur nature, ce qui démontre qu'elles peuvent s'adapter remarquablement à toutes sortes de conditions sociales et économiques, telles que celles qui existent en Amérique. Le taux d'intérêt auquel on peut se procurer et prêter de l'argent est moins élevé même que ne l'est le taux d'intérêt réclamé à ceux qui font le commerce en Europe, d'environ un tiers d'une demie pour cent que celui qui prévaut aux Etats-Unis.

Il est parfaitement vrai que le taux de l'intérêt en ce pays est nécessairement plus élevé que celui qui est réclamé dans le vieux monde, mais il n'y a pas de raison pour que le crédit agricole—le petit crédit—soit soumis à un taux d'intérêt différent de celui qu'ont à acquitter les cultivateurs des pays de l'Europe, si on le compare au taux de l'intérêt auquel sont soumis ces derniers et qui est encore moins élevé que celui qu'on réclame de ceux qui font le commerce.

Ce rapport va jusqu'à dire qu'il n'existe aucune raison qui empêche que ce taux ne soit pas moindre que celui réclamé de ceux qui font le commerce en Amérique, la simple raison étant que les garanties fournies contre toute perte sont plus fortes et que le risque est plus petit. Je lirai encore ceci:

Le crédit personnel, dans le cas des cultivateurs européens, s'obtient ordinairement par l'intermédiaire des associations coopératives de crédit. Ces dernières servent aussi aux artisans et aux petits commerçants des villes et des cités. En réalité, ces associations sont les seules banques que les cultivateurs patroniseront dans le cas d'emprunt à brève échéance, dans tous les pays où ces institutions abondent. Grâce à elles, la pauvreté et l'usure ont été bannies; des terres incultes sont devenues fertiles; la production a augmenté et l'agriculture et la science de celle-ci ont atteint le plus haut degré de perfectionnement.

L'influence de leur éducation n'est pas moins marquée. Ils ont enseigné aux cultivateurs les avantages du crédit et de l'argent comptant, leur ont donné l'instinct du commerce, la science des affaires, et les ont incités à associer leurs efforts. Ils ont encouragé la bonne administration et l'épargne, créé un sentiment d'indépendance et de confiance en soi, et ils ont relevé leur moral.

S'inspirant de ce rapport, si utile et si instructif, et que tout député devrait lire, M. Taft, l'ancien président des Etats-Unis, que pas un d'entre nous ne prendra pour un enthousiaste rêveur, et qui ne passe pas pour un ultra-progressiste et est loin d'être ami de l'innovation, prend sur lui de recommander de toutes ses forces l'adoption immédiate d'une loi uniforme pour l'institution civile de banques agricoles dans tous les états de l'Union américaine. Il va plus loin, il recommande l'institution de banques comme celles qu'on appelle en Allemagne banques Lands-Chaften. Je reviendra à ce dernier point. De cette enquête, l'ex-président Taft conclut que, si aux Etats-Unis et au Canada on a la même fixité des conditions sociales, le voisinage et les relations domestiques n'ont pas le même caractère de permanence, et par conséquent, la valeur des biens immobiliers non plus. Malgré leur élasticité, dit-il, ces banques s'adaptent aux conditions d'un pays comme à celles d'un autre, et elles pourraient prospérer tout aussi bien aux Etats-Unis que dans n'importe quel pays de l'Europe.

Les cultivateurs canadiens assiègent cette Chambre depuis dix ans en vue d'obtenir l'établissement d'un système de banques coopératives. Ce Parlement a d'abord institué une enquête, et en décembre 1906 et en janvier 1907, on se mit en frais d'établir si l'introduction des banques Reiffersen d'Allemagne et des banques Schultz d'Autriche

serait avantageuse à la classe pauvre et aux cultivateurs. La preuve faite est consignée au Journal de la Chambre, session 1906-1907, n° 42. Il a fallu plusieurs mois pour la recueillir, mais elle est si claire qu'on peut la lire à la course. Sauf quelques faibles témoignages en faveur de la négative, l'établissement des banques Reiffeisen au Canada a été si réellement et unanimement reconnu comme possible et avantageux par tout homme de bon sens que la commission d'enquête fit, sans hésiter, un rapport favorable au bill alors devant la Chambre, et ce bill pourvoyait non seulement à l'établissement de banques coopératives, mais d'institutions coopératives ayant pour objet la distribution et la production. Cependant, on invoqua la Constitution à l'encontre de ce dernier point-là. Il fut éliminé et un autre bill fut présenté et adopté. Par malheur, le Sénat le renvoya et nous en sommes encore, pour cette raison, où nous en étions il y a dix ans, je le dis à la honte du Parlement. Les banques coopératives sont avantageuses non seulement dans la plupart des pays civilisés, non seulement en Europe, mais dans l'Inde où elles fonctionnent très bien, et au Japon où en une seule année—l'année dernière—il en fut créé environ cinq cents. Pourquoi en redouterions-nous le fonctionnement au Canada, quand tous les pays qui en sont dotés s'en déclarent également satisfaits, quand après en avoir fait une étude minutieuse le comité d'enquête en Angleterre et lord Curzon s'unissent pour en gratifier la population de l'Inde.

Je citerai certaines autorités invoquées devant le comité en 1907.

Au Japon, il y a 1,880 de ces banques coopératives, et en Europe elles ont servi à prêter jusqu'à présent l'immense somme de $15,900,000,000.

La première autorité, d'après la pagination du livre où je la trouve, c'est M. W. H. Wolfe, l'expert anglais. Il parle non seulement comme chercheur consciencieux, mais fort d'une expérience de vingt ans dans la direction de banques coopératives en Angleterre, et du prestige que peut lui donner sa récente élection à la présidence de l'Union coopérative internationale d'Europe. Il dit que le système de banques actuel en Angleterre répond assez bien aux besoins et au bien-être des classes riches et moyennes, en temps ordinaire, mais qu'il n'en est pas ainsi au sujet des classes plus pauvres, et que les moyens faciles d'obtenir du crédit et qui servent de base au succès en ce monde, ne sont offerts aux classes plus pauvres ni ici ni en Angleterre. Et on ne le saurait nier. En Canada, le pauvre, si honnête qu'il soit, ne peut obtenir de crédit. On ne saurait donc lui conférer de plus grand bienfait qu'en remaniant notre système de banque de façon à lui permettre d'en obtenir. Ce serait faire œuvre admirable d'éducation, prêcher la confiance en soi, le grand principe de mutualité, si fécond en avantages communs; ce serait encourager le pauvre par la pensée que son honnêteté reconnue lui a valu un emprunt pour le remboursement duquel on compte seulement sur son honneur, et il n'y a rien de tel pour ajouter de la fierté à son caractère. On a tout aussi bien réussi à donner plus de confort aux classes pauvres qu'à ennoblir leur caractère, base principale de la considération qu'elles peuvent ambitionner. Je ne vais certes pas trop loin en disant que cette classe pauvre et sans crédit dont je parle constitue la majorité de la population canadienne. M. Wolfe dit, en faisant allusion à cette classe:

> Donnez à la multitude cette puissance de production que commande le capital engagé dans les entreprises, et s'il ne peut produire tout de suite autant que l'autre facteur, il n'y a pas de doute, cependant, que nos difficultés au point de vue social et économique seront aplanies sinon tout à fait reléguées dans le domaine du passé; que l'emploi sera plus continu et plus rémunérateur; que le confort sera plus facile à obtenir et que, par conséquent, le contentement sera plus général et le paupérisme moins étendu.

Je citerai encore M. Dodge, statisticien du ministère de l'agriculture aux Etats-Unis:

> Les banques populaires ont un succès qui en justifie l'existence, car elles comblent une lacune dont souffraient les cultivateurs et les classes industrielles. Peut-être avons-nous également besoin de ces faciles moyens de nous aider. Les petites épargnes sont la base des petits prêts à ceux que leur situation empêche d'obtenir aux banques le crédit accordé d'ordinaire. Ces moyens nous inspireraient la confiance en nous-mêmes, l'idée de la coopération financière et de la bonne administration, et amélioreraient le sort de nombre d'hommes dont les ressources sont restreintes et qui se trouvent dans l'isolement et dont nos banque d'épargne, nos banques nationales, nos compagnies de fidéicommis, et nos autres institutions financières actuelles ne sont pas à portée de favoriser l'esprit d'entreprise et d'économie.

W. Wolfe ajoute:

> De chaque côté de la frontière politique nous vantons nos institutions " populaires ", qui, à notre sens, ont fait de nous la nation la plus démocratique de l'Europe. Cependant, pour ce qui est des principaux appuis sur lesquels reposent les deux grandes divisions de nos ressources économiques, nous sommes évidemment antidémocratiques. Au point de vue démocratique, nos lois agraires sont d'un siècle en retard, comparativement à celles des autres pays. En fait de commerce, le crédit est encore presque monopolisé par les riches. Par conséquent, nous ignorons ce que les Allemands et les Italiens ont appris, grâce à leurs banques populaires; nous ignorons quelle inépuisable ressource de puissance productive réside dans le travail, la frugalité, l'honnêteté de l'ouvrier, pour constituer ce que Commendotore Luzzatti appelle la " capitalisation ".

Nous ressemblons à des gens qui, n'ayant pas vu de fleuve comme le Rhin et le Danube, ne sauraient s'imaginer, en voyant couler les petits ruisseaux qui les alimentent, quel immense volume d'eau peut provenir de ces humbles sources.

Un mot de M. E. A. Pratt qui, dans un ouvrage publié en 1904 sur l'organisation des crédits agricoles, s'exprime ainsi:

Un autre point de la situation, c'est qu'il est d'absolue nécessité que le crédit agricole aille de pair avec l'organisation agricole. La nécessité de ce double arrangement a été démontré à mainte reprise sur le continent d'Europe, et bien que la situation financière des cultivateurs anglais en général puisse être plus favorable que celle des paysans dans divers autres pays où un crédit agricole facile a été établi il y a des années, il est hors de tout doute qu'il est extrêmement à désirer qu'un tel crédit existe aussi en Grande-Bretagne.

Il serait oiseux d'entasser les témoignages. En ce qui concerne les résultats réellement obtenus en divers pays, je crois avoir démontré ma thèse, et je terminerai en parlant des résultats qui se sont produits dans notre propre pays. Je signalerai à la Chambre ce qui s'est passé au Canada, même depuis cette enquête de 1906, et je lui demanderai de comparer les résultats accomplis aux dangers que prévoyaient certains députés lorsque la question a déjà été discutée. Au temps de l'enquête de cette Chambre, il n'y avait que quatre à six banques de crédit qui fonctionnaient au Canada, et la plus grande de ces institutions avait une mise de fonds très restreinte de $44,957.15. Voilà où en était rendu le mouvement dans la province de Québec qui a battu la voie en cette affaire.

Quelle est aujourd'hui la situation? Actuellement, sans que le Parlement fédéral ait rendu aucune loi et sous la simple autorisation d'une loi adoptée par la province de Québec, il y a dans cette province au moins 105 banques coopératives qui font des opérations; et hors de cette province, sans l'autorisation d'aucune loi, il y a à l'heure qu'il est six banques coopératives de petite économie.

Mais le besoin urgent de ceux qui ont le plus à cœur le progrès de ce mouvement, c'est une loi uniforme sur le commerce de banque, telle que cette Chambre a certainement le droit d'en rendre une; une loi uniforme sur le commerce de banque applicable à toutes les provinces et fournissant un moyen clair et simple de constituer en corporation ces banques dans toutes les provinces du Canada. A l'heure qu'il est les banques qui font des opérations dans la province de Québec sont soumises aux lois de cette province, et celles qui font des opérations dans la province d'Ontario sont entièrement dépourvues de la protection d'une loi.

M. MEIGHEN.

Dans la province de Québec, la première de ces banques a été fondée à Lévis, ville d'environ 7,000 âmes. La plupart du temps les opérations de ces banques sont restreintes dans les limites d'une seule paroisse. La banque de Lévis a des actions de $5.00 chacune, et depuis sa création, elle a reçu $144,881.29 en paiement des actions. Le montant de ces actions peut être retiré—et cela a été l'une des principales objections soulevées contre le projet de loi qui était soumis à cette Chambre—mais la somme totale retirée depuis 1901 ne s'élève qu'à $9,950, ce qui ne dépasse guère 12 p. 100 du montant total des versements. La balance en caisse du capital-actions est de $124,931.29 et le montant total du capital-actions qui était versé lorsque la Chambre a déjà étudié cette question n'était que d'environ $44,000, de sorte que les énormes progrès réalisés par cette seule institution de la ville de Lévis renferme un enseignement profitable.

Le total des dépôts—car, ainsi que je l'ai dit, ces banques sont autorisées à recevoir des dépôts, mais seulement de leurs propres actionnaires habitant le territoire restreint dans lequel la banque fait des opérations—le montant total des dépôts, dis-je, est de $549,699, ou d'environ quatre fois le montant du capital-actions. Le montant des retraits était de $493,190, ce qui laissait une balance de $56,208.77. Les prêts—et voilà l'objet de la création de ces banques—s'élevaient au grand total de $989,079.41, soit près de $1,000,000 de prêts effectués par cette petite banque coopérative de Lévis pendant un intervalle d'à peu près dix ans, et tous ces fonds ont été prêtés par petites sommes. De fait, le chiffre des prêts effectués par cette banque était de 6,670 et 3,926 prêts étaient des prêts de un à cent dollars.

Ces chiffres donnent une idée claire de la nature des opérations de ces banques et de la nature des besoins auxquels elles font face. L'intérêt exigé, d'après les témoignages entendus par le comité spécial de la Chambre, était jusqu'à ce moment-là, en moyenne, de six et une fraction pour cent. Les banques payent à leurs actionnaires 5 p. 100 sur leur mise de fonds et elles ont jusqu'à présent accumulé une grosse réserve. Comme les autres banques, elles payent 3 p. 100 à leurs actionnaires. Chose importante, c'est qu'aucune des 105 banques coopératives qui, depuis dix ans environ, font des opérations dans la province de Québec n'ont perdu que 1 p. 100. Il est aussi avéré qu'une banque coopérative qui a fait des affaires au Canada n'a perdu que 1 p. 100. Je veux dire par là que le petit emprunteur, celui qui emprunte sur la garantie de sa probité de caractère, celui auquel ses voisins ont confiance et qui emprunte une faible somme pour acheter ses instruments aratoires, a répondu à la confiance mise en lui et qu'en aucun cas l'emprunteur n'a

ma qué de rembourser la somme prêtée. Il ne s'est pas perdu 1 p. 100 des prêts faits depuis que ces banques font des opérations, et dans la province de Québec, sous l'égide de la loi, le nombre de ces banques a passé de six qu'il était en 1907, à 105, en 1913.

Lorsque j'aurai dit qu'en Allemagne leur nombre augmente de 2½ p. 100 par jour, on comprendra ce qu'on peut attendre en ce pays si on accorde à nos banques les avantages qui découlent de l'approbation du Parlement. Si nous décrétons une loi uniforme afin que l'habitant d'une province qui s'en va dans une autre et désire profiter des avantages que ces banques procurent puisse le faire sans être obligé de s'initier à un nouveau règlement, ces banques prendront un immense essort. Ceci n'est pas une question de mince importance, son importance est considérable et cette législation est instamment exigée par ceux qui font actuellement des opérations aux termes de cette unique loi de la province de Québec, et serait accueillie avec enthousiasme par les habitants des autres provinces et, je le crois, par les classes les plus pauvres du Canada en général.

M. AMES: Quelle garantie donne l'emprunteur?

M. MEIGHEN: D'abord, en ce qui concerne le système que j'ai tenté de décrire jusqu'ici, il n'y a pas de prêt à longue échéance garanti par hypothèque! Les banques créées et organisées dans la province de Québec, reposent sur le crédit individuel, et c'est là le trait caractéristique de la banque Reiffeissen. En Allemagne, ces banques sont des institutions de crédit et elles émettent des obligations et empruntent elles-mêmes pour prêter à leur clientèle. En ce pays, ces banques n'empruntent pas, que je sache. Elles obtiennent de leurs actionnaires et des déposants les fonds qu'elles prêtent, et elles prêtent ces fonds uniquement sur la garantie du crédit individuel. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de prêts garantis par hypothèque immobilière ni de prêts garantis par nantissement. Cependant, le bureau qui se prononce sur les demandes de prêts peut, à son gré, exiger l'endossement d'un ou deux membres de la banque, mais de personne autre, avant d'accorder un prêt.

Il est peut-être bon d'ajouter que c'est un usage constant, confirmé par le règlement, qu'aucun membre de ce bureau ne peut être lui-même un emprunteur ; en se laissant élire, il renonce au privilège d'emprunter. De plus, il est de règle qu'aucun directeur de la société ne recevra de rétribution, si ce n'est l'administrateur. Cet usage prévaut partout en Allemagne, et je crois qu'il prévaut aussi partout au Canada. Il fait partie des principes du commerce des banques Reiffeissen. L'avantage de ce système c'est qu'elle permet au petit emprunteur d'échapper au fardeau additionnel du bénéfice de l'intermédiaire. Je n'ai rien à dire contre l'intermédiaire. Tant que notre système financier, que les institutions commerciales de notre pays, auront besoin de l'intermédiaire, celui-ci sera un aussi bon citoyen que qui que ce soit, et il fera un commerce aussi légitime. Cependant, je crois que l'on ne me contredira pas quand je dirai que c'est au législateur de mettre, autant que possible, en présence le producteur et le consommateur, et d'éviter le besoin d'un intermédiaire. En le faisant, nous procurons des avantages à toute la population. Commençons d'abord dans le champ de la finance. Fournissons au producteur de l'argent et au consommateur de l'argent le moyen d'être leurs propres intermédiaires, de gérer leurs affaires et, par là, non seulement d'éviter de grands frais, mais d'ajouter à leur science du commerce, à leur exacte appréciation du capital, à leur conviction qu'il vaut la peine d'économiser des sous et d'amasser des dollars.

J'ai parlé des succès obtenus jusqu'ici au Canada. Ceci clot mon historique des usages de ce genre de commerce de banque. Faisons un pas de plus. Là où ces usages ont pris leur plein développement, il en est résulté l'établissement par l'Etat d'une banque centrale, d'une institution ayant pour objet de faire les opérations de ces petites banques. Je le répète, car j'arrive au grand principe qui est le fondement des avantages obtenus par ce genre de commerce de banque, l'Etat organise la banque centrale qui fait les opérations de ses clients, à savoir, des petites banques coopératives. Qu'en résulte-t-il? Tous les fonds que détiennent ces sociétés sont déposés dans cette banque centrale qui, je le répète, est leur banque. Je n'exige pas qu'on établisse à l'heure qu'il est une banque semblable en ce pays; ce serait folie de le faire; nous n'en sommes pas rendus à ce point-là. Cependant, si ces institutions se propagent au Canada comme elles se sont propagées dans d'autres pays—ce qui est presque certain—le temps viendra, comme il est venu ailleurs, de fonder une banque centrale pour recevoir les dépôts et faire les opérations de banque de ces petites sociétés particulières. Et rien n'empêcherait en ce pays que cette banque centrale eut le pouvoir d'émettre du papier-monnaie, comme les autres banques. Cela aurait pour résultat de donner un grand essor au petit commerce de banque et de procurer de grands avantages à toute la population.

Quel est le principe que j'ai indiqué il y a un instant? Le voici: dans le commerce de banque de ce pays, comme dans le commerce de banque en Angleterre, les succursales sont la propriété, le complément des banques centrales; elles sont sous leur dépendance et soumises à leurs caprices. La direction vient du centre et c'est là la

source des inconvénients dont souffrent les extrémités. Si mes prévisions concernant les sociétés coopératives se réalisaient, si ces sociétés se multipliaient et prospéraient au point d'avoir besoin de la banque centrale pour faire leur opérations, il en serait autrement.

La banque centrale ne sera pas la maîtresse et sera obligée de se soumettre à la volonté de ses clients, absolument le contraire de l'autre cas, et je crois que nous aurons là un magnifique et utile complément à notre système de banques. Nous aurons alors la force et la stabilité, et conserverons la facilité que nous possédons aujourd'hui de mobiliser le capital aux endroits où il pourra faire le plus de bien, en même temps que le déposant sera raisonnablement protégé.

Je ne me proposais pas de parler aussi longtemps, mais je dois, en justice pour l'importance de la question, toucher à un autre aperçu du système de banques coopératives, c'est-à-dire le commerce de banques coopératives basé sur la propriété agricole et non pas sur le crédit personnel. Je dirai, tout d'abord, que je ne crois pas que le temps soit arrivé dans notre pays où l'on puisse appliquer avec avantage le système de prêts par les banques sur la propriété agricole, ainsi que la chose se pratique avec succès dans les vieux pays. Je crois que nous devons nous en tenir au crédit personnel, et que, du moins dans les provinces que je connais le plus intimement, le temps n'est pas encore arrivé d'établir en Canada des banques qui prêtent sur les biens agricoles ainsi qu'en Allemagne et tous les vieux pays. C'est ma prétention nonobstant le rapport de la commission américaine qui favorise l'introduction de ce système aux Etats-Unis; nonobstant aussi l'autorité si considérable et prudente du président Taft qui a recommandé très fortement au congrès des gouverneurs l'application immédiate des prêts hypothéquaires par des banques coopératives dans la république américaine.

Quel est le principe de ces banques? Il ressemble à celui que j'ai expliqué par rapport aux banques qui prêtent sur le crédit personnel. C'est-à-dire que les propriétaires de terres agricoles et les cultivateurs se réunissent et forment une société coopérative. Ceux qui ont de l'argent le déposent dans la caisse de la société, et ceux des membres qui ont besoin d'argent l'empruntent sur la garantie d'une hypothèque à long terme, à un taux d'intérêt très bas. La société coopérative peut émettre des obligations et obtenir ainsi de l'argent sur le marché local ou étranger. Et il en résulte que les hypothèques sur terres obtiennent une réputation de mobilité et de liquidation égale à celle des autres obligations, municipales ou nationales, et l'on obtient ainsi finalement le résultat que l'on cherche, savoir la diminution du taux de l'intérêt. Ce résultat a été atteint; mais je crains que dans notre pays, du moins dans l'Ouest, la valeur des terres change si soudainement, est soumise à tant de variations, que nous ne pouvons pas raisonnablement demander au gouvernement d'autoriser la création de banques coopératives. Tout de même, en discutant la résolution, nous pouvons discuter cette proposition de banques coopératives parce que ce système est indubitablement susceptible de donner à la population du pays des moyens d'emprunter sur hypothèques agricoles à long terme, que l'Etat pourra accepter comme garanties partielles, au moyen d'une loi spéciale.

Un des caractères principaux des prêts sur terres agricoles par les banques coopératives, est ce que l'on appelle l'amortissement, et je crois que même dès à présent on devrait faire quelque chose pour encourager les prêts avec amortissement et décourager autant que possible le système actuel de prêts de courte durée, dont le taux élevé est très désastreux, cause dans plusieurs cas de grands embarras au cultivateur et lui apporte la ruine dans beaucoup d'autres. Voici le principe de l'amortissement: un prêt est fait sur une hypothèque de vingt, trente, cinquante ou même, ainsi que la chose arrive souvent dans les vieux pays, soixante-quinze ans. Le prêt est remboursable en sommes annuelles, tout comme les obligations municipales. On crée un fonds d'amortissement et d'intérêt, et en France l'intérêt est de 7½ p. 100 lorsque l'emprunt est pour vingt ans, ce qui fait que le cultivateur qui emprunte d'après le système d'amortissement pour une période de vingt ans, et paye 7½ p. 100 d'intérêt par année, a acquitté entièrement sa dette à l'expiration de la période, tandis qu'ici au Canada il paie plus que 7½ p. 100 d'intérêt sur ses emprunts, et à la fin de la période de vingt ans il doit encore le principal.

Quelle est la somme payée aujourd'hui par les emprunteurs sous forme d'intérêt; quelle est l'étendue de nos misères sous ce rapport? Il m'a été impossible d'obtenir des chiffres exacts, et si d'autres savent où on peut les obtenir, je les remercierai beaucoup s'ils veulent me le dire. Les rapports des compagnies de prêts du Canada indiquent qu'elles ont prêté environ $220,000,000 sur biens-fonds, mais on informe qu'un petit nombre, comparativement des sociétés de prêts ont fait des rapports, car plusieurs de ces compagnies sont organisées en vertu de chartes provinciales, de sorte que l'on ne peut accorder aucune foi aux chiffres qui sont fournis et qui ne représentent pas la somme totale des prêts aux cultivateurs. A part les compagnies de prêt il y a plusieurs particuliers qui prêtent directement, et naturellement, le taux de

l'intérêt est réglé par les compagnies de prêt, de sorte que nous ne pouvons pas obtenir dans nos livres bleus de renseignements précis concernant les prêts sur hypothèque, et sur l'intérêt qui est exigé. Mais la commission monétaire des Etats-Unis qui a siégé pendant quelques mois, il y a deux ou trois ans, a fait un rapport dans lequel il est dit que les cultivateurs des Etats-Unis augmentent annuellement le capital de la nation d'environ $8,400,000,000, que le capital emprunté est de $6,000,000,000, sur lequel ils paient un intérêt annuel de $510,000,000. Si l'on compare notre pays avec la république américaine, et si l'on prend en comparaison le fait que le Canada est un pays plus agricole que les Etats-Unis, je crois ne pas exagérer en disant que le capital emprunté par les cultivateurs du Canada n'est pas éloigné et n'est certainement pas moindre que $750,000,000. Le taux de l'intérêt indiqué dans le rapport Herrick m'a beaucoup surpris. Ce rapport nous apprend que l'intérêt payé par les cultivateurs des Etats-Unis, sur hypothèque, s'élève à 8½ p. 100, et que le taux de l'intérêt, d'après le plan d'amortissement en vigueur en Europe, est moindre que le taux commercial; il varie entre 3½ à 4½ p. 100. Si le taux d'intérêt payé par les cultivateurs des Etats-Unis s'élève en moyenne à 8½ p. 100, il atteint sans aucun doute le même chiffre au Canada. A ma connaissance, il n'est pas plus élevé, mais, d'après ce que nous apprend la commission américaine sur le sujet, il semblerait que nos cultivateurs payent une moyenne peut-être de 9 p. 100 d'intérêt, et, sans aucun doute, dans plusieurs parties du pays l'intérêt sur première hypothèque s'élève à 10 p. 100.

Les députés des comtés plus à l'ouest dans les provinces des prairies pourront dire si je me trompe. Dans tous les cas l'intérêt sur bien-fonds est beaucoup plus élevé que l'intérêt commercial, tandis que sous le régime des banques coopératives en Europe l'intérêt sur hypothèques agricoles est plus bas que l'intérêt commercial. Conséquemment, si en agissant dans cette direction nous pouvions réduire le taux de l'intérêt de 1 p. 100 seulement, nous économiserions aux cultivateurs de ce pays au moins $7,500,000 par année, et si nous pouvions diminuer l'intérêt à un taux aussi bas qu'il est en Europe, cela représenterait un grand nombre de millions additionnels tous les ans. Tout ce que l'on pourra faire, cependant, sera apprécié, et j'ai toute confiance que si nous établissons vigoureusement et prudemment un système de banques coopératives, nous contribuerons beaucoup à faire diminuer le taux de l'intérêt, au moins pour la classe pauvre canadienne, et, sans aucun doute, pour les cultivateurs en général.

Il y a à Lévis, me dit-on, quatre succursales de banques, ce qui est le nombre ordinaire pour des villes d'égale importance. Quatre de ces établissements y fonctionnaient lorsque des caisses coopératives furent organisées dans cette ville. Depuis, ces caisses ont fait les opérations que j'ai indiquées tout à l'heure, et pendant ces dix années, aucune de ces succursales de banque n'a fermé ses guichets, mais elles ont reçu tout le temps en dépôt les fonds des caisses coopératives.

Elles protègent la population contre l'usurier. Ces caisses sont doublement protégées, d'abord parce qu'elles n'opèrent que dans un espace restreint où les voisins ont un intérêt commun, et ensuite à cause même de la coopération qui non seulement protège le public contre l'usurier, mais aussi protège la banque contre toute perte possible dans les prêts. Or, si l'on peut avec sûreté établir des banques coopératives au Bengal, où, d'après Macauley, du moins, l'habitant est la personnification même de la fraude, qui est son arme principale, et lui est aussi nécessaire que les cornes au buffle ou la beauté à la femme, on ne doit pas craindre de les établir au Canada. Pas plus que M. Wolfe je ne m'attends à ce que les banques coopératives amèneront le millénium, mais je suis certain qu'elles apporteront un soulagement considérable. Elles ont contribué pendant le dernier demi-siècle à amener la richesse dans d'autres pays. Elles n'ont pas créé, il est vrai, de fortunes immenses, mais elles ont, ce qui est infiniment mieux, augmenté considérablement la fortune modeste de plusieurs personnes. Si elles n'ont pas créé de grandes fortunes elles ont rendu service à une meilleure cause, une cause qui s'impose aujourd'hui plus que jamais, celle de la distribution de la richesse; et si elles ont produit ce résultat dans d'autres pays, utilisons leurs services dans le nôtre.

M. W. A. BUCHANAN (Medicine-Hat): L'honorable député de Portage-la-Prairie mérite les remerciements de cette Chambre pour l'avoir saisie de la question très importante contenue dans cette résolution, et j'avoue que j'approuve la plus grande partie de ce qu'il a dit. Comme il a de l'influence auprès du Gouvernement, j'espère qu'il l'utilisera pour l'amener à aider de quelque manière aux cultivateurs, soit en encourageant l'établissement de banques agricoles, soit en adoptant lui-même le système qui est en vogue aux Antipodes, à savoir le prêt par l'Etat aux cultivateurs.

Lorsque quelques-uns de nous émettent cette idée d'aider à la population par le Gouvernement, on nous accuse d'être quelque peu socialistes, mais nous sommes dans un âge de progrès où l'on doit légiférer pour le plus grand bien du plus grand nombre, et je crois que tel est l'objet de la résolution qui nous est soumise. Je parlerai plus particulièrement des conditions qui existent dans l'ouest du Canada. Dans l'Ouest, on se plaint d'une manière générale que le

taux de l'intérêt est élevé et que les colons trouvent difficilement à obtenir des avances. Tous nous nous rendons compte que notre pays dépend pour son progrès de la prospérité des entreprises agricoles, et cela est également vrai, que l'on considère le pays dans son ensemble ou une de ses régions seulement. Il nous reste dans l'Ouest canadien de grandes superficies de terres encore incultes et sans colons. Il importe que nous encouragions le peuplement de ce pays, la culture de son sol, que nous fassions de ses habitants des producteurs utiles, contribuant à l'augmentation de ses richesses. On se rend compte assez généralement, comme l'a fait voir le débat provoqué par la délibération de la loi des banques, que le taux d'intérêt exigé par celles-ci est beaucoup trop elevé et que les cultivateurs trouvent difficilement à emprunter aux banques. Il est vrai que la loi des banques fixe le taux d'intérêt à 7 p. 100; mais je sais, et tout député de l'Ouest sait aussi, je pense, que dans la pratique les banques exigent beaucoup plus, et en moyenne au moins 10 p. 100. Nous pourrions nous flatter d'avoir contribué à réduire le taux de l'intérêt exigé au Canada, si dans la loi des banques que nous adopterons cette année, nous édictions rigoureusement que les banques ne pourront exiger plus de 7 p. 100, sous peine d'amende. Mais si nous en jugeons par ce qui se passe dans d'autres pays, comme nous l'a indiqué le représentant de Portage-la-Prairie, et comme on le voit par ce qui s'est fait en Australie, ces années dernières, il est possible de se procurer de l'argent à des taux sensiblement moindres que ceux fixés dans la loi des banques. Une difficulté se présente dans le cas du cultivateur désireux d'obtenir de l'argent à la banque. Il est nécessaire que le gérant le connaisse parfaitement, qu'il soit au fait des antécédents et de la valeur morale de la personne qui sollicite un prêt. Dans l'Ouest, le gérant de banque se renseigne difficilement sur le compte de colons récemment arrivés de l'est du Canada, ou d'une partie quelconque du continent.

D'autres part, les sociétés de crédit prêtent des sommes importantes, et exigent des taux d'intérêt beaucoup plus forts. Il se fait, en outre, des prêts par de simples particuliers. Tout récemment encore, je m'enquérais auprès d'un important bureau d'avocats de Lethbridge du taux moyen d'intérêt exigé sur tous emprunts, et on m'a répondu que le taux courant moyen sur tout prêts faits à des cultivateurs par des particuliers était de 10 p. 100. C'est de nature à surprendre, sans doute, quelques-uns de mes collègues, mais je sais par expérience personnelle qu'il était très difficile, il y a quelques années, d'engager les Canadiens de l'Est à placer leurs fonds dans l'Ouest. Il est probable qu'on a plus de confiance dans le pays aujourd'hui qu'on n'en avait il y a quelques années. Au début de mon établissement dans l'Ouest, je contractai un emprunt auprès d'un ami dans l'Est, et je lui suggérais de faire dans l'Ouest des placements en plus grand nombre. Il me répondit que ses clients, en règle générale, plutôt que de placer leur argent dans l'Ouest, préféraient se contenter du taux d'intérêt moins élevé payé dans l'Ontario.

Les colons de l'Ouest ont de la difficulté à se procurer des fonds à un taux faible d'intérêt comme ils le souhaiteraient; aussi les syndicats agricoles de ma province ont-ils mis ce problème à l'étude, en vue d'y trouver une solution et de mettre le cultivateur en mesure d'emprunter aux conditions les plus avantageuses. Un de leurs projets s'inspire de l'initiative prise dans les états de l'Australie et dans la colonie de la Nouvelle-Zélande. C'est là, sans doute, plus ou moins du "paternalisme", mais déjà au Canada nous sommes assez favorables à l'extension du champ des initiatives de l'Etat. A mon avis, cette question de prêts d'argent faits aux colons par les pouvoirs publics mérite d'arrêter l'attention de la Chambre et, puisque le débat actuel a surtout pour objet de jeter de la lumière sur le sujet et de pénétrer le Gouvernement, s'il est possible, de l'opportunité d'une intervention de sa part, je me propose de signaler ultérieurement la pratique en vogue en Australie, et de fournir certains chiffres s'y rapportant. Je prétends que le progrès du pays serait beaucoup plus rapide si l'on était à même, dans l'Ouest, de se procurer des fonds à des conditions plus faciles. Aucun de mes collègues n'y contredira, je pense. On n'ignore pas ici que la compagnie du Pacifique-Canadien s'est assuré de vastes concessions de terrains au moment de construire sa ligne transcontinentale. A peine le pays commençait-il à recevoir des colons que cette compagnie de chemin de fer disposa de ces terrains, dans bien des cas, au profit de spéculateurs.

Mais, au commencement de la présente année, elle résolut de ne plus vendre de terrains à des spéculateurs, mais de les réserver pour les colons, et dans le but de mettre ceux-ci à même de tirer parti de cette nouvelle situation, elle lui accorde un délai fort long, de vingt années, je pense, pour en payer le prix. En même temps elle se déclare prête à prêter au colon les sommes suffisantes pour le mettre en mesure de se construire des bâtiments de ferme et faire l'acquisition du bétail nécessaire.

Effectivement, la compagnie du Pacifique-Canadien, en vue d'encourager la colonisation de ses terres dans l'Ouest canadien, s'engage dans des opérations de crédit foncier, et je prévois qu'elle y trouvera son avantage. Nous voudrions voir un régime

M. BUCHANAN.

de culture mixte se généraliser dans l'Ouest canadien, et la question sur le tapis en ce moment n'est pas étrangère à cette préoccupation. D'une manière générale, les concessionnaires de ces homesteads disposaient au début d'un très faible capital. Ils ont dû traverser la période difficile du premier établissement, ils ont essuyé des revers, et ils ne disposent que de fort peu de capitaux. S'il leur était possible de contracter des emprunts afin de se procurer du bétail et de s'engager en petit dans la culture mixte, ce serait leur salut, et ils seraient mieux en état de se maintenir en dépit des revers dont ils peuvent plus tard être les victimes. Mais, précisément, aujourd'hui ils ne trouvent pas à faire ces emprunts. Ils trouvent difficilement quelqu'un qui veuille leur prêter; l'occupant d'un homestead est absolument hors d'état d'en trouver. Je dis qu'une innovation de ce genre serait d'inestimable valeur en vue de la généralisation d'un régime de culture mixte dans l'Ouest canadien. Je m'aperçois que la législature de l'Alberta songe à légiférer à l'égard des billets que les colons de l'Ouest ont à signer en faveur des maisons qui font le commerce des machines agricoles. Tout en prêtant l'oreille au discours de l'honorable représentant de Portage-la-Prairie, je faisais cette réflexion que, si le cultivateur était mis à même de se procurer les sommes requises pour l'achat de machines agricoles, il serait en bien meilleure posture; car ceux qui habitent l'Ouest canadien savent que les billets que signent les colons, et bien souvent sans se rendre compte de ce que cela comporte, grèvent lourdement leurs finances pour bien des années à venir. Effectivement cette pratique a été la cause de beaucoup de lamentations dans l'Ouest canadien cette année. Le colon de l'Ouest canadien qui fait l'acquisition d'une machine agricole engage sa ferme et tout ce qu'il possède en faveur de la maison qui lui vend cette machine. Ces maisons sont très empressées lorsqu'il s'agit de vendre de leurs machines au colon, elles le sont encore davantage à l'échéance pour en exiger le paiement. Elles ne tiennent guère alors compte de sa situation financière, des revers qu'il a essuyés dans le cours de l'année. Mais si ce colon était à même de contracter un emprunt, il pourrait se libérer auprès du fabricant de machines, pour n'avoir plus à faire qu'avec la banque d'Etat ou la banque coopérative rurale.

Je me permets de décrire brièvement la pratique en vogue aux antipodes. L'honorable représentant de Portage-la-Paririe s'est attaché plus particulièrement aujourd'hui à nous faire connaître ce qui se fait à cet éagrd dans les vieux pays d'Europe. Nombre de mes collègues, sans doute, sont au fait de la pratique en Australie, et je suis d'avis qu'elle mérite de retenir l'attention de la Chambre et du ministère. Je sais que d'aucun l'ont qualifiée de socialiste, mais autant que je sache, elle a donné de bons résultats dans ce pays. On en parle généralement comme d'un régime de prêts par l'Etat au bénéfice de la classe agricole, et il est en vigueur, je pense, dans toutes les provinces de la fédération australienne, comme aussi dans la Nouvelle-Zélande. Voyons ce qui se passe, par exemple, dans l'Australie du Sud. La loi sur le prêt de l'Australie du Sud a été votée en 1895. Le bureau qui négocie ces prêts porte le nom de banque de l'Etat; les membres du conseil de surveillance sont appelés syndics, et l'administrateur général porte le nom d'inspecteur général. Cette banque de l'Etat s'occupe de faire des prêts aux cultivateurs et éleveurs en aide aux industries rurales. Le gouvernement se réserve le droit de définir, par proclamation, en quoi consiste une industrie rurale. Cependant, dans la loi même sur le prêt, il est spécifié que ce terme comprendra la congélation des viandes, la viticulture et l'industrie laitière. Je ferai observer que la viticulture est une industrie très importante de l'Australie du Sud, tout comme celle de l'industrie laitière et de la congélation des viandes le sont pour la Nouvelle-Zélande. Les prêts effectués au colon ne doivent pas excéder les trois cinquièmes de la valeur de ses biens, qu'il doit détenir en pleine propriété ou à bail de l'Etat. Dans ce dernier cas, le montant du prêt ne peut excéder la moitié de la valeur marchande du bail. Dans aucun cas l'estimation que fait la banque de la superficie inculte, ne doit-elle excéder le chiffre de son estimation pour les fins de la taxe foncière imposée par l'Etat, précaution très sage. Les syndics sont des colons à l'aise. Ils ont droit à un honoraire de 2 livres et 2 schillings pour chaque réunion du conseil où ils sont présents, et à une allocation très modeste pour frais de voyage, de 10 shillings et 6 pences par jour. Tout acte de vénalité ou de malversation est frappé des peines prévues dans la loi.

Les syndics sont autorisés à prêter de l'argent, non seulement aux colons, mais aux municipalités et autres institutions locales pour toutes les fins relevant des attributions ordinaires de corps municipaux, ou pour l'acquittement d'emprunts antérieurs. Dans la pratique de l'Australie du Sud, et j'en parle parce qu'elle donne l'idée la plus nette de ce qui se fait en Australie à cet égard, on a recours à des emprunts remboursables par versements et au moyen d'un fonds d'amortissement, comme dans la Nouvelle-Zélande.

Comme dans la Nouvelle-Zélande, également, le débiteur hypothécaire est libre de rembourser tout le montant de la dette, moyennant avis en aucun temps. Telle est

la loi résumée par un homme en vue dans les cercles politiques de l'Australie. l'honorable W. P. Reeves. J'en trouve l'expression dans un livre qu'il a récemment publié sur la législation progressiste de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Au lieu de la stipulation ordinaire de soixante-treize versements semestriels, avec droit reconnu à l'emprunteur de hâter le règlement par le versement en aucun temps de sommes imputables sur le capital de la dette, la loi de l'Australie du Sud définit en grand détail les périodes pour lesquelles l'hypothèque peut être consentie au début par l'emprunteur. La période la plus courte est de trois ans et demi, la plus longue est de vingt et un an. Dans un cas, on a sept versements semestriels d'intérêt et de capital, dans l'autre, quarante-deux. Les mesures prises par les bureaux pour se procurer les capitaux à placer sont ingénieuses et économiques. Au lieu de contracter un fort emprunt à Londres, comme les Néo-Zélandais le faisaient au début, et de s'exposer ainsi à avoir sur les bras un capital qu'on n'est pas en mesure d'utiliser sur-le-champ sous forme de prêts aux colons, le bureau de l'Australie du Sud s'assure des fonds sur place en émettant des obligations dites obligations hypothécaires. Ces obligations hypothécaires rendent 3½ p. 100, et sont garanties par le gouvernement de la colonie. Elles sont émises pour cinq ans, sont négociables, et l'intérêt en est payé au porteur.

Le bureau en émet des masses à mesure qu'il a besoin d'argent et jusqu'ici elles ont été enlevées sans difficulté, surtout par les caisses d'épargnes et par les sociétés d'assurances. De là vient que le bureau peut prétendre qu'il n'emprunte pas plus d'argent qu'il ne lui en faut absolument, et qu'il n'a pas dans les mains de capitaux inemployés. D'un autre côté, il paye pour son capital 3½ p. 100, tandis que le taux de la Nouvelle-Zélande est de 3⅝ à 3¾. Du point de vue de l'emprunteur toutefois, les avances dans l'Australie du Sud ont un grand avantage sur celles de la Nouvelle-Zélande. Le taux de l'intérêt y est de ½ p. 100 moindre. Au lieu de 5, on n'y demande que 4½ p. 100. Les droits aussi y sont même inférieurs.

A la fin de mars 1902, les administrateurs de l'Australie du Sud étaient à l'œuvre depuis six ans et deux mois, et ils avaient prêté la somme de £713,000. Sur cette somme, il leur avait été remboursé entre 175,000 et 176,000 livres, et ils avaient racheté et annulé pour £176,000 d'obligations hypothécaires. Les deux cinquièmes de la somme prêtée sont sortis de leurs mains dans les quinze premiers mois qui ont suivi la mise en vigueur de la loi; depuis, les opérations ont lentement diminué. Dans un état du mois de mars 1902 de l'actif et du passif, je vois pour arrérages d'intérêts une somme de £711, mais aucune inscription pour arrérages du principal. C'est une bonne note, je crois, en faveur de ce système d'avoir pu, au bout de cinq années écoulées en 1902, ne rien inscrire pour arrérages de principal, et £711 seulement pour arrérages d'intérêts. Les intérêts encaissés par la banque dans l'année ont été de £23,000. Les frais nets d'administration de la banque de l'Australie du Sud sont de £3,400; ceux du bureau des prêts de la Nouvelle-Zélande, £3,933; ceux du département des prêts de Victoria et de la caisse agricole de l'Australie de l'Ouest, de £4,465 et £1,450 respectivement. Pour l'Australie du Sud les salaires et les droits comptent pour £3,200 ou un peu plus. Pour la Nouvelle-Zélande, les salaires montent à près de £3,200. J'ai dit les "frais nets", parce que j'ai déduit de la dépense totale les différents droits perçus par les bureaux. Ces droits pour l'Australie du Sud sont extraordinairement légers. Les contrats d'hypothèques y sont dressés sans frais.

Si j'appelle l'attention de la Chambre sur cette affaire, c'est que c'est là le système qui a été appliqué dans tous les états du Commonwealth et, autant que j'ai pu m'en assurer, il a eu de bons résultats. Je tiens à vous citer le cas de la Tasmanie afin de vous faire voir que les emprunteurs des banques d'Etat n'ont en rien profité de l'établissement de ce que l'on peut appeler système paternel. Pour vous donner un aperçu du système en vogue en Tasmanie, je vous mentionnerai ce qu'en dit l'annuaire officiel de la confédération australienne:

Tasmanie. (i) Législation. Par la loi de 1907 sur les prêts faits par l'Etat, sanctionnée le 22 novembre de la même année, autorisation est donnée de faire des prêts aux personnes en possession de terres achetées à crédit. Trois personnes désignées sous le nom de "Les administrateurs de la caisse agricole de la Tasmanie" sont chargés de mettre à effet les dispositions de la loi. Il a été fait un fonds au moyen d'obligations émises ou d'actions inscrites pour une somme n'excédant pas £50,000, sur laquelle il est payé un intérêt de 4 p. 100 par année.

(ii) Fins pour lesquelles des prêts peuvent être accordés. Il peut être fait des prêts pour chacune des fins suivantes:—(a) paiement de dettes pour lesquelles une terre est déjà engagée; (b) exécution de travaux agricoles, exploitation du lait, élevage, horticulture; (c) améliorations.

(iii) Montant des prêts. La somme minima de tout prêt est de £25 et le maximum est de £500. Nul prêt ne peut excéder la moitié de la somme effectivement payée à la couronne à l'égard de la terre occupée par l'emprunteur en vertu d'un achat fait à crédit, plus la moitié de la valeur présente des améliorations faites sur cette terre.

(iv) Remboursement des prêts. Un intérêt au taux de 6 p. 100 par année est payé sur tous les prêts. Après cinq années l'emprunteur doit commencer à rembourser le principal en cinquante versements semi-annuels, mais

M. BUCHANAN.

le prêt peut être remboursé, si l'emprunteur le désire, plus tôt qu'il n'a été prévu, et par versements plus considérables.

(v) Renseignements sur les opérations de la caisse agricole. Pendant les dix-huit mois écoulés le 30 juin 1909, soixante et dix-sept demandes de prêts ont été faites, qui, avec les quarante-neuf reportées de l'année précédente, ont fait un total de 126, représentant une somme de £11,110. Quatre-vingt-quatorze de ces demandes ont été accordées. Sur £6,571 que ces demandes comportaient, il a été prêté £5,687. Dans le même temps, il a été remboursé £30; reliquat, £5,657. Pour l'année 1909-1910, le nombre des demandes de prêts a été de 82, formant ensemble £5,845. Les administrateurs de la caisse en ont agréé 61, pour une somme totale de £3,593; ils en ont refusé onze, dont le total s'élevait à £850, les pétitionnaires n'ayant pas droit suivant la loi aux prêts sollicités. Pendant l'année, un emprunteur a omis de se conformer aux exigences de son contrat d'hypothèque et sa terre a été vendue.

Je crois que ce sont là des choses qui méritent l'attention de la Chambre, et je compte que l'honorable député de Portage-la-Prairie aura assez d'influence auprès du Gouvernement pour obtenir de lui qu'il encourage ce mouvement, parce que ce sera pour les cultivateurs du pays et en particulier pour ceux de l'Ouest un bienfait inestimable. C'est le devoir du Gouvernement d'aider et d'encourager les cultivateurs qui se sont établis au Canada, de leur rendre la vie aussi facile que possible, et de mettre ceux qui se sont établis sur nos prairies de l'Ouest en état de se donner par leurs efforts quelque aisance, et en même temps d'ajouter à la richesse du pays. Je crois qu'il est possible dans une grande mesure d'arriver à cela par le moyen que j'ai indiqué. Je trouve beaucoup de bon dans ce qu'a dit mon honorable ami de Portage-la-Prairie des caisses agricoles coopératives qui existent en Europe. J'ai lu quelque chose relativement à ces caisses, et j'ai pu me convaincre qu'elles ont rendu de grands services dans les pays où elles fonctionnent. Nous pouvons sûrement au Canada être pour le moins aussi avancés que les pays de la vieille Europe, et, comme nos idées sont plus modernes, nous devrions prendre aux vieux pays tout ce qui aiderait aux populations de ce pays-ci.

M. E. W. NESBITT (Oxford-nord): J'ai écouté avec beaucoup d'attention les deux derniers orateurs. Je ne comprends pas bien comment ils vont former dans l'Ouest de petites sociétés coopératives entre les mains desquelles les cultivateurs déposeront leur argent et en même temps attendre de ces sociétés qu'elles seront avantageuses à ceux qui ont besoin de cette aide. J'ai toujours pensé que l'argent était tiré de lieux depuis longtemps peuplés, comme chez moi, par exemple, pour être employé dans d'autres parties du pays où le besoin de fonds se fait plus vivement sentir. Que les cultivateurs de la région où j'habite constituent une caisse coopérative où ils déposeront leur argent, je le conçois, mais quel avantage les cultivateurs de l'Ouest trouveront-ils à une banque qui ne pourrait prêter de l'argent qu'à ceux des cultivateurs de la région où elle serait située? Dans le fait, les cultivateurs mettent leurs fonds dans les banques et celles-ci envoient ces fonds dans l'Ouest, où elles les prêtent très libéralement, de même que le font les sociétés de crédit. Il y a sans doute dans l'Ouest des endroits où l'on pourrait former une banque locale, dans le genre de celles dont on a parlé cette après-midi, et ces banques pourraient peut-être fournir l'argent que leur serait demandé. Mais cela me fait souvenir de l'histoire d'un campement minier, que la neige avait bloqué pour l'hiver; on y avait un billet de cinquante dollars, et quelqu'un émit l'idée de le passer de main en main afin de payer ainsi les dettes de chacun. Après avoir fait le tour du campement, ce billet revint à la première personne qui en était d'abord le propriétaire. Mon honorable ami de Lethbridge (M. Buchanan) parle de la rareté de l'argent dans l'Ouest et du grand soulagement que ce serait de pouvoir se procurer des fonds à bon marché. Voyons ce que gagnerait mon honorable ami à la formation de petites sociétés parmi les habitants, si ceux-ci remettent leurs fonds à ces petites sociétés, et que ces dernières le leur rendent sous forme de prêts. L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) s'est enthousiasmé à l'idée de la facilité avec laquelle on obtiendrait de l'argent de ces banques, mais il a tout gâté en nous disant que, selon un particulier du nom de Wolfe, le millénium n'arriverait pas d'ici à une couple d'années si ce projet était réalisé. Cela a détruit toutes mes espérances, car j'avais pensé que peut-être je pourrais moi-même emprunter de l'argent.

Un DEPUTE: Et chasser le loup (Wolfe) de la maison.

M. NESBITT: Oui, pour chasser le loup (Wolfe) de la maison, et, soit dit en passant, ce n'est pas un nom bien convenable pour une autorité en matière de banque.

Mon honorable ami parle toujours admirablement; aussi ai-je été étonné qu'il n'ait pas appuyé quelques instants sur la suppression des droits qui grèvent les instruments aratoires et dont il nous entretenait si copieusement il y a quelques années. Au lieu de cela, il sollicite aujourd'hui le Parlement de supprimer les intermédiaires entre le cultivateur et le fabricant. Mais je suppose qu'il lui faut de quoi montrer à ses commettants qu'il s'intéresse à eux, et nous pouvons fort bien lui pardonner cela à un point de vue de parti. Je me souviens d'avoir, il y a quelque temps, entendu quelqu'un me faire l'exposé d'un système de coopérative et me dire que l'on

avait formé une société dans le but de supprimer l'intermédiaire. Je lui demandai qui faisait la vente des fruits pour la société, et il me répondit que l'on en chargeait quelqu'un moyennant une commission de 5 p. 100. Je lui demandai quel nom il donnait à cet individu, et il m'a dit ne pas le savoir. Pour moi, c'est tout simplement un intermédiaire. Je n'ai aucun reproche à faire aux détaillants que j'ai connus. J'ai fait moi-même un temps le commerce de détail et chacun est libre de tirer de ce commerce le profit que j'en ai recueilli. Les détaillants que j'ai connus ne se sont guère enrichis, bien que peut-être, avec un gros magasin à rayons, ils puissent faire beaucoup d'argent. De cette façon, ils peuvent sans doute se passer d'un certain nombre d'intermédiaires. J'ai cru m'apercevoir que tout le monde n'est pas destiné à devenir cultivateur, pas plus qu'à devenir banquier, quoique beaucoup de gens se figurent être nés tels ou être nés pour quelque autre chose. Si nous avions de l'argent à mettre dans une banque, il est probable que nous ne serions pas pressés de le prêter a 3½ p. 100 même à 5 p. 100. Un pauvre homme, s'il est honnête, se procurera des fonds à un taux aussi bas et aussi facilement qu'un riche, proportionnellement à ses besoins. L'honorable député (M. Meighen) nous a dit que pour ces banques, le crédit repose absolument sur l'honnêteté de l'individu, et, si vous consultez ceux qui ont l'expérience de la fabrication et du commerce de gros de ce pays-ci, ils vous diront, je crois, qu'ils se fient plus à la réputation d'un individu qu'à ses moyens. Je conçois parfaitement qu'une petite banque coopérative administrée par des hommes de rang élevé doive ne pas perdre de l'argent, car ceux qui ont la direction de la banque savent à qui ils prêtent, et ils ne voudraient pas courir de risque en se fiant à eux.

Il se peut que la proposition du député de Portage-la-Prairie soit la solution du désaccord existant entre la richesse d'un individu et la pauvreté d'un autre, et s'il en est ainsi, le Gouvernement, je l'espère, adoptera cette proposition. Nombre de sociétés coopératives de divers genres ont bien réussi au pays; mais, en dernière analyse, tout se résume à une question de gestion par un individu. Vous êtes obligé de confier à cet individu la gestion de toutes sortes d'affaires. S'il est honnête, et digne de confiance et au courant de sa besogne, les affaires prospéreront; mais si ces qualités lui manquent, tout avortera. Force est bien aux grandes banques du pays de se reposer, dans une large mesure, sur leurs gérants et ainsi en sera-t-il des banques coopératives de crédit. Tant qu'il y aura plus d'argent qu'il n'en est demandé, les taux, en toute probabilité, demeureront stationnaires. Quant à savoir si l'argent sera prêté par une société coopérative, par une banque ou par un particulier, c'est là l'affaire de l'offre et de la demande. Au pays que j'habite il se rencontre un certain nombre de citoyens, originaires de la république voisine, pays que parfois nous redoutons et ils ont cette habitude qui leur est tout à fait caractéristique, de se prêter de l'argent à un taux fort modéré—à peu près l'intérêt qu'ils obtiendraient aujourd'hui en déposant leur argent à la banque. Mais ils ne font pas de prêts en dehors de leur entourage. Si, par hasard, un individu demeure à 5 milles de distance, ils ne lui feraient de prêt pour aucune considération. Ils ne se donnent même pas la peine de prendre d'hypothèques; ils acceptent le billet d'un individu, ou même sa parole. Si pareils groupes de population se rencontraient par tout le pays, nos grandes affaires en souffriraient infailliblement.

M. CARVELL: Ce serait le règne millinaire.

M. NESBITT: En effet. J'eus été bien aise d'emprunter moi-même de l'argent de ces concitoyens; mais, l'embarras, c'est qu'ils me connaissent trop bien et refuseraient de le faire. De fait, le prêteur d'argent ordinaire chez nous accapare une gros se part du commerce. Il y a beaucoup de prêteurs parmi les particuliers. C'est l'argent des particuliers qui répond à près de la moitié de la demande pour hypothèques. A venir jusqu'au moment où est venue de l'Ouest cette demande d'argent, il y a environ deux ans, nombre de ces particuliers prêtaient de l'argent à 5 p. 100. Mais les compagnies de trust et de prêt ne tardèrent guère à relever leur taux d'intérêt, et alors ces particuliers voyant qu'ils pourraient obtenir davantage pour leur argent, se ravisèrent et relevèrent aussi leurs taux. Ainsi est-il difficile aujourd'hui d'emprunter de l'argent pour moins de 6 p. 100. Il y a, toutefois, encore des gens à qui il répugne de perdre de vue leur argent ou de le voir s'éloigner de leur entourage, qui prêtent probablement à un taux quelque peu inférieur à 6 p. 100. Si je fais ces observations, c'est que peut-être quelques collègues qui n'ont pas bénéficié de mon expérience en essayant d'emprunter de l'argent, pourraient croire que, dorénavant, il n'y aura plus de difficulté à faire des emprunts.

M. W. F. NICKLE (Kingston): Après avoir prêté une religieuse attention aux observations si lucides et si complètes formulées par le député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), les députés en conviendront, il ne serait guère facile de rien ajouter à la question qu'il a maniée avec tant d'habileté. Venant, toutefois, d'un comté non agricole,

mais industriel, il convient que je rappelle à cette Chambre que la situation qui, au dire de mon honorable collègue, existe dans les régions agricoles existe aussi à un moindre degré sans doute—au sein des comtés industriels d'Ontario. Le député d'Oxford-nord (M. Nesbitt), en discutant cette question, semble croire qu'elle aboutirait au règne millinaire. Je doute fort qu'aucun d'entre nous ici vive asse zlongtemps pour voir l'avènement de ce règne; car, comme l'horizon, il recule toujours devant nous. Mais, si je ne me trompe, le devoir et la mission du Parlement n'est pas de chercher le règne millinaire, mais bien d'adopter les mesures législatives voulues pour faciliter le progrès et améliorer la condition des classes populaires. J'abonde absolument dans le sens de mon honorable collègue (M. Meighen) quand il affirme que tout crédit repose sur la base de l'intégrité, de l'honnêteté et du mérite personnel de l'emprunteur. Mais, lorsqu'il s'agit d'emprunter des grandes institutions financières du pays, il faut quelque chose de plus que l'intégrité, l'honnêteté et le mérite personnel; il faut une garantie tangible. Et c'est précisément cela qui manque au commun des travailleurs. Le travailleur a bien l'intégrité, l'honnêteté, le mérite personnel, mais à l'heure de la gêne, il lui est impossible de se procurer la garantie sur laquelle se fait nécessairement le prêt. Si je saisis bien la pensée du député de Portage-la-Prairie, c'est celle-ci, et j'ajoute que j'ai quelque peu étudié la question moi-même et parcouru nombre de brochures sur ce sujet: c'est que, dans les rapports des classes ouvrières et des populations agricoles avec les banques, celles-ci ne montrent guère d'empressement à faire de prêts, parce que les directeurs locaux s'occupent de préférence de grandes affaires et ignorent le mérite réel du simple travailleur industriel.

L'honorable député présente comme solution de cette difficulté la formation de petits groupements dont les membres seraient connus les uns des autres pour être des hommes dignes et intègres et comme chacun d'eux n'aurait pas besoin en même temps d'emprunter au fonds central qu'ils auraient établi, chacun en cas de besoin pourrait emprunter les fonds disponibles pour le développement de ses intérêts. Je crois qu'en principe c'est parfait. Le système des banques au Canada a fonctionné comme une série d'institutions financières et personne de nous ne voudra contredire que dans les dernières années, il y a eu une tendance à recueillir les fonds de la communauté dans les régions les moins peuplées, pour les diriger vers les grands centres, non pas dans le but de développer le commerce ou dans l'intérêt du peuple en général, mais plutôt pour se pousser. Lorsqu'on fait la comparaison avec les petites localités des Etats-Unis, où se trouve une banque indépendante, je crois que nos petits centres éprouvent de grands désavantages. Quand on perçoit $50,000 ou $60,000 ou $100,000 de la population d'une localité, on nomme un conseil d'administrateurs dont chacun connait la circonscription qui doit être desservie et aussitôt on facilite le crédit. Il serait inutile de citer des exemples, mais quiconque connait le systèmes canadiens et américains, ne peut ignorer que beaucoup de petits centres des Etats-Unis, particulièrement les villes de la frontière, et j'en sais quelque chose, ont fait des progrès extraordinaires grâce à l'activité déployée par les administrateurs de ces petites banques et aux prêts d'argent qui facilitent l'activité industrielle de la région.

Je ne retiendrai pas davantage l'attention de la Chambre, sauf pour lui dire que le projet exposé par l'honorable député de Portage-la-Prairie, reçoit ma cordiale sympathie. Je crois que son adoption, avec des règlements sérieux, contribuerait beaucoup à développer pour nos classes laborieuses et agricoles, le crédit dont elles ont besoin et qui leur est refusé pour le moment.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): C'est toujours intéressant d'écouter mon honorable ami de Portage-la-Prairie. J'admire beaucoup le grand talent qu'il exerce pour faire une étude approfondie et exacte de toute question à laquelle il s'intéresse ainsi que la facilité qu'il a de faire un exposé lucide pour présenter à la Chambre le résultat de ses recherches précises. Je suis content qu'il ait eu l'occasion de se soulager après avoir dû se contenir énormément sur un sujet qui touche de près à celui qu'il nous a exposé cet après-midi. J'ai observé attentivement mon honorable ami durant la discussion de la loi des banques et je crois avoir constaté en lui des signes indiquant qu'il aurait volontiers parlé sur cette question. Aussi je le félicite d'avoir trouvé ce soulagement si désiré pour un état d'esprit dont un grand nombre d'entre nous souffrent quelquefois et qui peut devenir grave faute de remède efficace.

J'ai un reproche à faire à mon honorable ami, c'est d'avoir trop d'opinions platoniques. J'entends par opinion platonique celle que nous acquérons au prix de beaucoup de peine, que nous exposons avec beaucoup d'énergie, mais que nous ne mettons pas en pratique avec beaucoup d'empressement. Notre ami a prononcé dans la dernière législature un discours d'une plus grande habileté d'analyse que celui que nous venons d'entendre—sans vouloir diminuer le talent dont il a fait preuve aujourd'hui. Il a parlé alors de la réduction du tarif sur les instruments agricoles. Nous avons eu à ce moment un magnifique exemple d'opinion platonique, car, ainsi que l'a montré l'honorable député de Medicine-Hat (M. Buchanan, le parti de mon honorable ami est actuellement au pouvoir et il a. j'en

suis certain, sur son parti une grande influence, mais la bonne opinion semble disparaître à mesure que le parti arrive au pourvoir. Depuis que le Gouvernement actuel est aux affaires, nous n'avons jamais entendu l'honorable député de Portage-la-Prairie exposer la nécessité d'une réduction importante sur les instruments agricoles. Je lui conseillerai de se débarrassé de ce genre d'esprit. Je suis un des juges cléments de l'administration actuelle. De temps en temps, j'ai trouvé l'occasion d'exprimer tout l'intérêt que je porte au ministre des Finances; je crois que je puis prétendre à l'amitié personnelle du chef de l'administration et je peux sans doute proclamer très honnêtement toute l'estime sincère que j'ai pour sa personnalité, mais, dans un moment de franchise, je suis obligé de lui dire qu'après dix-huis mois de gouvernement conservateur, je ne sais pas quels avantages en ont retiré pendant cette période les citoyens du Canada, les femmes et les enfants, à moins qu'il ne s'agisse d'un grand nombre de serviteurs publics qui ont reçu des moyens d'existence grâce à la révocation d'autres qui occupaient leur place.

Quant aux observations de mon honorable ami, je crois qu'il s'est beaucoup trop étonné, si je l'ai bien compris, des magnifiques résultats obtenus par la coopération des banques. Il nous a dit que les honnêtes gens seuls se livraient à ce commerce et que la première chose faite par ceux qui l'entreprenaient était de s'informer si ceux qu'on proposait d'admettre comme membres étaient des personnes d'une droiture et d'une honnêteté parfaite. Il est évident que chez des gens qui répondent à cette description on trouvera des qualités financières et morales excellentes qui serviront de base au développement de l'entreprise.

Le pouvoir de travailler au bien de l'humanité au moyen de semblables organisations, si une active surveillance est toujours exercée, sera nécessairement limité par le nombre de personnes droites et honnêtes que contient la communauté, et je crains qu'on trouve de nombreux motifs d'exclusion dans le choix des membres admis à faire partie de l'association, même dans un pays aussi honnête que le Canada.

Quoi qu'il en soit, je me borne à exprimer la surprise que m'ont causée les remarques de l'honorable député et j'ajouterai que j'ai des doutes sur le bien que ces institutions pourraient faire au Canada, dans sa situation présente.

Je ne suis pas certain que le raisonnement de mon honorable ami ne pêche pas par la base. Il semble attribuer les excellents résultats du système, uniquement à la coopération; mais je crois qu'il est dû aux qualités des gens chargés de son administration.

M. CLARK (Red-Deer).

Il y a un autre point que je n'ai pas bien saisi. Mon honorable ami s'est donné beaucoup de mal à nous faire comprendre qu'il n'a pas d'objection à ce qu'il y ait des intermédiaires et cependant, presque immédiatement après, il affirme qu'il est du devoir du Parlement de mettre le producteur et le consommateur aussi près l'un de l'autre que possible. Au cours de mes occupations comme producteur, je n'ai aucune objection à suivre ce conseil; si le producteur peut s'assurer les profits de l'intermédiaire, en plus du prix de vente de son produit, tant mieux pour lui. En agissant ainsi, je n'ai jamais considéré que je faisais du tort à l'intermédiaire. Le fait est que je n'en tenais pas compte du tout; mais s'il est de notre devoir de rapprocher autant que possible le consommateur et le producteur, s'il est vrai qu'en agissant ainsi nous rendons service à la société, je ne comprends pas pourquoi mon honorable ami se donne tant de mal pour nous donner à croire qu'il n'a aucune objection à ce qu'il y ait des intermédiaires. Si on fait disparaître complètement un homme du théâtre de ses opérations, c'est une preuve qu'on a des objections en sa présence.

Cependant, il est douteux que mon honorable député ait raison de dire que plus l'on se débarrassera de l'intermédiaire le mieux ce sera pour la société. Les remarques que je fais en ce moment ne sont peut-être pas de nature à plaire aux producteurs de ma circonscription, mais je m'expliquerai avec eux quand je les rencontrerai. Quand la séance est consacrée à la discussion des projets d'initiative privée, nous pouvons traiter des questions comme celles-ci dans un esprit philosophique. Pour une fois, je me proclame un homme à théorie, mais je suis en bonne compagnie car, comme je le faisais remarquer il y a un instant, l'honorable député de Portage-la-Prairie se trouve dans le même cas. Il lui est arrivé plusieurs fois de me taquiner à ce sujet, mais je crois cette fois l'avoir surpris en flagrant délit. On a peut-être donné d'excellentes raisons à l'appui de cette proposition, mais je considère que les remarques de mon honorable ami sont de nature à faire concevoir de fausses espérances et à créer du mécontentement; c'est pourquoi je ne puis les approuver.

Pas plus que lui je n'ai d'objection à l'intermédiaire et je dirai que c'est l'évolution des complications de la société moderne qui a donné naissance à l'intermédiaire. Dans la phase élémentaire de la société, quand les échanges entre les individus d'un même pays sont à peine connus et n'existent pas d'un pays à l'autre, il n'y a pas d'intermédiaire, mais dans ces conditions la société n'atteint pas son plus haut point de perfectionnement et la production de la richesse reste à l'état rudimentaire. C'est par une coopération plus étendue que celle dont

l'honorable député nous a parlé cet après-midi que la richesse des nations est produite. C'est le commerce qui enrichit un pays, et pour commercer, soit dans les limites d'un pays, soit entre différents pays, l'intermédiaire est aussi nécessaire que le producteur et le consommateur. C'est cette coopération universelle qui met en commun les diverses attitudes de toutes les classes de la société qui produit la richesse, pour le plus grand bien de tous. Le plus pauvre d'entre les pauvres, dans un pays qui a atteint le degré de civilisation dont nous jouissons au Canada, est plus fortuné que n'était le plus riche parmi les riches, dans les temps primitifs, alors qu'il n'y avait pas d'intermédiaire. C'est un fait que je signale à mon honorable ami et s'il veut y réfléchir, il comprendra que ces préjugés protectionnistes le portent quelquefois à raisonner à faux. Je repète que je ne comprends pas qu'il dise ne pas avoir objection à l'intermédiaire et entreprenne de le faire disparaître complètement. Il me semble que si quelqu'un entreprenait de m'éliminer, je le soupçonnerais d'avoir quelque objection à ma présence. Autant vaudrait dire à un homme qu'on l'aime bien, tout en voulant le faire dévorer par son chien.

Ce ne serait pas une bonne manière de prouver l'estime que l'on professe à l'endroit de l'intermédiaire. En ce qui concerne l'attitude que le gouvernement va prendre sur cette question, je crois qu'il est temps pour l'honorable ministre des Finances de nous le faire connaître. Je suis convaincu que mon honorable ami de Portage-la-Prairie a établi si clairement sa façon d'envisager la question, et cela, par les statistiques qu'il a fournies des résultats obtenus ailleurs de l'application de ce principe, que nous sommes en droit d'espérer qu'il ne s'agit pas ici d'une simple mise en scène de la part de l'honorable député, mais que le Gouvernement verra à démontrer qu'il ne s'agit pas ici d'une simple manœuvre destinée à jeter de la poudre aux yeux de la population intéressée, ainsi qu'on a tenté de le faire à l'endroit de certaines parties de notre population. J'ose espérer qu'on ne verra plus se répéter les scènes qui ont marqué les promesses faites aux cultivateurs de l'Ouest avant le mois de septembre 1911, à propos de l'abaissement des droits sur les machines aratoires. Il ne s'agit pas, je pense, de cacher quelque chose quant au cas qui nous occupe. Que l'honorable ministre nous donne l'assurance que le Gouvernement va donner à ces pauvres gens dont le sort intéresse si vivement mon honorable ami, qui s'est fait leur avocat éloquent ou habile, tous les avantages possibles, en adoptant ce principe et en le mettant à exécution dans le but de procurer à tous ceux que cela concerne tous les avantages que l'honorable député a représentés d'une façon aussi vivace.

M. F. R. LALOR (Haldimand): Je tiens à féliciter l'honorable représentant de Portage-la-Prairie à l'occasion du discours documenté qu'il a fait cet après-midi. On a déjà dit que mon honorable ami ne traitait un sujet qu'après avoir préparé son discorus avec le plus grand soin; à mon estime, il mérite les remerciements de la Chambre à propos de la harangue si bien préparée qu'il vient de nous faire. Pourtant, je dois avouer qu'il m'est absolument impossible de tomber d'accord avec lui dans le cas de l'argument dont il s'est servi, si on l'appliquait aux affaires de banques en ce pays. Je crains qu'en discutant le statut relatif aux banques et les questions qui se rapportent à ces dernières et qui sont soumises à la Chambre, nous ne comptions peut-être un trop grand nombre de députés qui entretiennent des opinions trop arrêtées et trop radicales sur ce que les banques devraient accomplir et sur le commerce de banque au Canada. Je parle en ma qualité d'homme d'affaires et de fabricant. J'ai toujours emprunté beaucoup d'argent des banques et je n'ai jamais vu le jour qui m'a trouvé prêteur d'argent. Non, la première alternative a toujours été mon lot et la seule difficulté que j'ai éprouvée, c'est lorsque les banques ont refusé de me prêter l'argent dont j'avais besoin pour étendre la sphère de mon industrie au fur et à mesure que celle-ci prenait de l'ampleur. Je tiens à parler en termes élogieux du système de banques que nous avons au Canada. Il est probablement l'égal aujourd'hui, au point de vue de ses avantages, d'aucun autre système qu'on trouve de par l'univers entier. J'ai entendu des hommes affirmer aujourd'hui que le système de banques en vigueur au Etats-Unis l'emportait sur le nôtre. Ce n'est pas là mon sentiment, certes. Je viens d'une division électorale dont les frontières bordent celles des Etats-Unis et je connais un peu le système de banques des Etats-Unis: j'ai eu l'occasion de l'éprouver moi-même.

Au Canada, notre système de banque repose sur des données beaucoup plus libérales et plus généreuses que celles du système des Etats-Unis; s'il m'arrive de dire qu'à mon estime nos banques ne paient pas un intérêt assez élevé sur l'argent qu'on y dépose, surtoût lorsque les déposants se trouvent acculés dans une impasse, je dois reconnaître que les banques des Etats-Unis ne paient réellement pas l'intérêt que nos banques accordent à ceux qui y ont des dépôts. Ce sont les banques canadiennes qui ont donné l'essor à nos grandes industries et à notre commerce; ce sont elles qui les ont protégés et qui ont fait plus à leur endroit que n'auraient pu se le permettre d'autres influences. Je ne crois pas que le Parlement fédéral doive faire quoi que ce soit qui tende à diminuer l'influence des

banques, mais qu'il devrait plutôt les encourager de manière à les mettre en état de faire encore plus de bien dans le pays qu'elles n'en font.

Je ne sais pas si la Chambre se rend bien compte de la position dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Nous sommes en présence de la plus forte crise monétaire qui se soit jamais produite. Je suis certain que la crise actuelle est aussi forte, sinon plus, que celle que nous avons traversée en 1907, et les conditions présentes sont bien différentes de ce qu'elles étaient alors. En 1907, la situation aux Etats-Unis était encore plus critique qu'au Canada et nous nous félicitions de ne pas être aussi mal partagés que nos voisins. Ce n'est pas ce qui a lieu aujourd'hui. Malheureusement, la situation monétaire est plus grave au Canada qu'aux Etats-Unis; l'argent est plus facile de l'autre côté de la frontière qu'ici, autant, du moins, que je puis m'en rendre compte. D'après les renseignements que j'ai pu me procurer auprès de personnes autorisées et compétentes, je considère que les conditions sont très inquiétantes pour les hommes d'affaires, les industriels et les cultivateurs qui désirent emprunter. Le moment serait mal choisi pour voter des lois radicales et aggraver la situation des grands financiers du pays. Ce n'est pas le moment d'adopter des propositions de cette nature qui pourraient nous faire un tort considérable dans l'avenir.

Les députés de l'Ouest nous parlent souvent des cultivateurs de cette partie du pays qui ne peuvent pas emprunter. Je crois savoir par expérience que le cultivateur qui a besoin de cent dollars ou d'une somme peu importante peut l'obtenir de la banque, s'il est solvable et jouit d'une bonne réputation. En ce qui concerne les cultivateurs de l'Ouest, je n'ai aucun doute que des sommes considérables sont expédiées de l'Est dans l'Ouest pour améliorer la situation financière dans cette partie du pays.

Je ne serais pas surpris d'apprendre que nous envoyons plus d'argent dans l'Ouest, pour venir en aide aux cultivateurs, que l'Ouest ne nous en envoie pour aider aux entreprises de l'Est.

Quant aux petites banques coopératives, comme celles que propose l'honorable député de Portage-la-Prairie, je ne saurais dire si elles nous offriraient des avantages. Je ne comprends pas que les citoyens d'une localité puissent fonder une banque avec des souscriptions de cinq dollars et réunissent assez de capitaux pour réussir à faire baisser les taux de l'intérêt dans la région. J'ai eu l'occasion de constater que ceux qui prêtent de l'argent sur le billet, par petites sommes, ne sont pas du tout des philanthropes et que leur but n'est pas de prêter au plus bas taux possible, pour rendre service à leurs semblables. Ce sont, au contraire, des gens qui cherchent à obtenir l'intérêt le plus élevé possible. D'après ce que je connais de la localité que j'habite, je ne vois pas quel bien une institution comme celle-là pourrait faire aux cultivateurs.

Je considère que nous avons le meilleur système de banque du monde entier. Nos banques prêtent libéralement et je crois qu'elles font tout en leur pouvoir pour aider l'industriel, le commerçant et le cultivateur, dans toutes les parties du pays. C'est un système dont nous avons droit d'être fiers et au lieu de proposer des réformes radicales et d'imposer aux banques des conditions qui rendraient le crédit plus difficile, nous devrions nous efforcer d'avoir une loi large, tout en prenant soin de protéger les intérêts du public. Dans un moment où l'argent est si rare, où les conditions sont si critiques, on ne saurait être trop prudent en matière de banque et de lois sur les banques.

M. DONALD SUTHERLAND (Oxford-sud): Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur la résolution en discussion, mais après les remarques de l'orateur qui vient de reprendre son siège, je ne crois pas que la question puisse en rester là. Nous devons des remerciements à l'auteur de la résolution qui a traité le sujet avec une grande érudition. Il est évident qu'il l'a plus étudié que la plupart d'entre nous. Je me suis intéressé depuis quelques années aux différents systèmes adoptés en Europe et plus particulièrement aux institutions coopératives, non seulement pour les banques, mais aussi pour les exploitations agricoles. J'ai constaté que les succès obtenus sont assez importants pour que la Chambre fasse une étude sérieuse de la résolution qui nous est soumise. Quelques-unes des remarques de l'honorable député qui m'a précédé m'ont fort surpris. Il prétend que le moment est mal choisi pour apporter des changements radicaux dans notre système de banque qui a si puissamment contribué au développement de nos industries commerciales et industrielles.

Tout le monde a dû constater qu'il y a quelque chose de défectueux à la base même de notre industrie agricole. C'est surtout sur l'agriculture que repose la prospérité du Canada. Il n'y a pas un pays qui soit mieux partagé au point de vue agricole et cependant le grand problème que le Parlement et les législatures de toutes les provinces sont appelées à résoudre, c'est d'empêcher la population de déserter la terre, pour aller habiter les villes. Malgré les prix très satisfaisants que les cultivateurs obtiennent pour leurs produits, je crois que jamais auparavant ils n'ont éprouvé autant

de difficultés qu'aujourd'hui dans l'exploitation de leur industrie.

Je n'ai aucun doute que le système coopératif adopté en Allemagne, en France, en Belgique, au Danemark s'introduira nécessairement au Canada et qu'il fera disparaître les inconvénients dont nous nous plaignons.

Je n'entreprendrai pas de dire ce qu'il faudrait faire. Je ne crois même pas que le Gouvernement soit tenu de contribuer à la création de banques coopératives. L'initiative doit venir du public. Il n'est pas dans les attributions d'un gouvernement de fonder des banques. Mais quand un membre de cette Chambre combat les institutions coopératives, il ne rend certainement pas service à son pays, ni aux producteurs ni aux consommateurs. Comme le faisait remarquer l'honorable député de Portage-la-Prairie, il est évident que les banques, avec leur système de succursales, drainent les ressources du pays. Toute la richesse devient contralisée; les capitaux s'accumulent dans les grands centres, au lieu d'être employés à encourager l'agriculture. Dans les villes de l'Ouest et dans les grandes villes de la province d'Ontario, dont la population dépasse 100,000 âmes, 100 pieds de terrain rapportent autant d'argent qu'une terre de 100 acres et des bâtiments évalués à $5,000, dans la région agricole de l'ancien Ontario.

Soutenir qu'il n'y a pas là un vice radical, c'est affirmer une chose fausse. J'espère que le Gouvernement et le ministre des Finances accorderont une sérieuse attention à la question et qu'il nous sera soumis un projet pour encourager l'agriculture et assurer la circulation des capitaux que les cultivateurs contribuent à créer.

Quiconque s'y entend en agriculture, se rend compte que dans la province d'Ontario, par exemple, le rendement des terres en culture devrait être double de ce qu'il est, si les conditions étaient ce qu'elles devraient être.

On ne manquera pas de traiter le projet d'utopie et de taxer nos réclamations de révolutionnaires; mais il faut bien prendre les choses telles qu'elles sont, et l'honorable député de Portage-la-Prairie est absolument dans le vrai, quand il dit que les succursales de banques sont préjudiciables au pays, qu'elles accumulent la richesse dans les centres industriels, et que loin d'aider à l'agriculture, elles opèrent au détriment des cultivateurs des campagnes et des ouvriers des villes. Comment se fait-il que dans la riche province d'Ontario, la population agricole diminue d'année en année, en dépit de l'énorme étendue de nos terres fertiles? A l'heure présente, la population des campagnes est de 120,000 inférieure à ce qu'elle était il y a quinze ans. Comment se fait-il que cette diminution de la population se produise surtout dans les vieux comtés, puisque les régions récemment ouvertes à la colonisation accusent une augmentation? Cette question de la dépopulation des campagnes est une de celles que la Chambre a le devoir d'étudier et je suis convaincu que la résolution que nous discutons en ce moment aura d'excellents résultats. Je n'aurais pas pris la parole si ce n'eut été certaines remarques faites par ceux qui combattent cette résolution.

M. W. T. WHITE (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter et à remercier l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), de la manière intéressante et attrayante dont il a traité cette question. Par sa résolution, il invite le Gouvernement à s'en occuper le plus tôt possible Je suis heureux de pouvoir lui dire que le Gouvernement accepte la résolution, qu'il est disposé à s'en occuper sans retard et que je lui ai déjà consacré beaucoup de temps et d'études. J'ai fait de nombreuses recherches, mais probablement pas autant que mon honorable ami, qui nous a fourni cet après-midi de si précieux renseignements.

La coopération a obtenu de grands succès en Europe; il n'y a pas de doute à avoir sur ce point. Les institutions de crédit et les banques agricoles dont l'honorable député nous a parlé ont donné d'excellent résultats et la coopération a aussi été très utile aux cultivateurs dans la vente de leurs produits et l'achat des articles dont ils ont besoin. En Allemagne, en France et dans d'autres pays européens, les cultivateurs s'organisent en associations coopératives pour acheter leurs denrées, leurs engrais, leurs instruments aratoires, vu qu'ils obtiennent des conditions plus favorables en achetant par grandes quantités. Ils s'organisent également en associations coopératives pour la vente de leurs produits et ils engagent les services de spécialistes. Ces spécialistes ont pour mission de renseigner les cultivateurs sur le temps le plus favorable pour expédier les produits sur le marché et toute la communauté se trouve à profiter de l'expérience et des connaissances du gérant de l'association.

En Europe comme ici, l'agriculture devient de plus en plus une industrie organisée et il est important que le cultivateur sache non seulement produire, mais aussi tirer le plus de bénifices possibles de son exploitation, en vendant ses produits dans les meilleures conditions.

Il ne faut pas perdre de vue cependant que la coopération, telle qu'elle existe actuellement en Europe, est, comme toutes les institutions humaines, le produit d'un développement graduel. La coopération est née des besoins du peuple. En Europe, la population agricole était plus ou moins la proie des usuriers, et dans la vente de leurs

produits, les cultivateurs avaient à subir les exactions de nombreux intermédiaires.

Le système coopératif a été inventé et perfectionné, petit à petit, pour procurer aux cultivateurs, à des conditions faciles, l'argent nécessaire à l'exploitation de la terre, pour leur permettre d'organiser leur crédit —pour employer le terme consacré—et pour vendre leurs produits dans les conditions les plus avantageuses. La coopération repose sur le principe de la division du travail. Les résultats obtenus, comme l'a expliqué l'honorable député de Portage-la-Prairie, ont été très remarquables. Les banques, les institutions de prêts et toutes les associations coopératives sont fondées sur le principe que le crédit collectif donne de meilleurs résultats que le crédit individuel.

Un certain nombre de cultivateurs qui se connaissent les uns les autres, qui ont confiance les uns aux autres, qui désirent favoriser les intérêts de la communauté, se réunissent et forment une société de crédit. Cela ne peut avoir lieu que parmi une population dont la situation est stable, parmi des gens qui se connaissent et s'estiment, car personne ne consentira, il va sans dire, à engager son crédit, même avec un autre, à moins qu'il ne le connaisse et qu'il ne puisse se fier à lui; et les gens ne voudront pas non plus prêter des fonds aux membres de la société, à moins d'avoir confiance en la probité de l'emprunteur. Mais dans un endroit où règne un état de chose stable et permanent, dans un vieil établissement où la valeur foncière ne varie guère et où les gens se connaissent les uns les autres et savent qu'un individu ne quittera pas la région pendant la nuit, on comprend combien il est facile de former ces sociétés de crédit dont la base est le crédit commun.

Ainsi que l'a fait observer le représentant de Portage-la-Prairie, les membres peuvent verser une faible somme qui représente le droit d'entrée et, parfois, ils peuvent se dispenser du droit d'entrée. La société, une fois fondée, emprunte des fonds en recevant des dépôts, soit de ses membres, soit du public, et elle les prête à ses membres de la manière que j'ai indiquée. Cependant, il ne faut pas oublier qu'un prêt n'est fait que pour une fin lucrative ou charitable; il ne doit pas servir à des extravagances. L'objet est de permettre à celui qui prépare certains produits pour le marché d'obtenir un prêt afin de se procurer les fonds nécessaires à ses préparatifs. Un individu peut désirer égouter sa terre ou l'améliorer d'une autre façon, et l'argent lui est prêté à cette fin. La dépense est toujours lucrative ou, au moins, charitable. Dans les circonstances que j'ai mentionnées, et les membres du groupe ayant pleine confiance les uns aux autres et faisant des opérations pour l'avantage mutuel des membres, on conçoit facilement de quel avantage c'est non seulement pour le groupe mais, multiplié par le nombre des sociétés que l'honorable député à mentionné, de quel prix c'est pour la nation.

M. WHITE (Leeds.)

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que certaines conditions sont indispensables au succès d'une société de crédit. Quant aux banques de prêts immobiliers dans ce pays, les fonds sont prêtés aux cultivateurs et aux autres sur hypothèque. En général, l'hypothèque est pour cinq ans. Parfois, il est stipulé qu'il y aura un petit versement annuel à compte du capital; mais, règle générale, tout le prêt est remboursable au bout de cinq ans avec un intérêt dans l'intervalle. Le taux de l'intérêt varie dans les différentes parties du pays pour des raisons connues de la Chambre. L'honorable député (M. Buchanan) a dit que les prêteurs n'avancent pas aussi volontiers leurs fonds dans les endroits éloignés, et cela est évident. Je me rappelle qu'il y a des années, lorsque j'avais une assez forte somme à prêter, j'avais l'habitude de conseiller aux prêteurs de faire des prêts dans l'Ouest où le taux de l'intérêt était beaucoup plus élevé et où, à mon avis, la garantie qu'offraient les terres arables était suffisante. Pourtant, je me suis aperçu qu'ils acceptaient plutôt 5 ou 5½ p. 100 dans Ontario que 8 ou 9 p. 100 dans l'Ouest, non pas parce que la garantie n'était pas aussi bonne dans l'Ouest que dans l'Est, mais parce qu'ils ne connaissaient pas aussi bien la situation là-bas que dans le voisinage.

Il ne faut pas oublier que l'Allemagne et la France ont de vastes accumulations de capitaux et que ce sont des nations qui prêtent, tandis que, règle générale, le Canada est un pays emprunteur. Là où ces sociétés coopératives existent sur le continent européen, il y a des fonds facilement disponibles pour acquérir les débentures des compagnies de prêts immobiliers, parce que les bailleurs de fonds connaissent la valeur foncière. En lisant le message du président des Etats-Unis aux gouverneurs des différents Etats au sujet de cette question, il m'est venu à l'idée qu'il ne serait pas aussi facile que le président le pensait de se procurer des fonds pour les sociétés immobilières ou les banques prêtant sur hypothèque au Texas ou dans les états de l'Ouest, qu'il serait facile pour les banques de prêts immobiliers de se procurer des fonds en Allemagne ou en France ou la valeur foncière est connue et ou les bailleurs de fonds sur la valeur foncière dans ces régions éloignées. C'est pour des motifs semblables, à n'en pas douter, que l'honorable député (M. Meighen) a laissé entendre qu'il serait trop tôt pour songer à constituer en corporation des institutions analogues aux banques de prêts immobiliers. Quant aux sociétés de crédit, elles ont été signalées à l'attention du Parlement

depuis quelques années et elles ont obtenu beaucoup de succès dans la province de Québec. Là où la population est assez dense et où le besoin s'en fait sentir, ces banques devraient réussir. Mais le succès de ces institutions et leur progrès dans les pays d'Europe est attribuable au besoin qui existe, à l'intérêt usuraire et à la nécessité d'amender le sol appauvri et épuisé. Là où il existe au Canada des groupes nombreux ayant besoin de fonds pour amender le sol ou pour d'autres fins lucratives se rapportant à l'agriculture, je ne vois pas pourquoi ces banques de crédit ne réussiraient pas. Réussiraient-elles dans les régions peu peuplées, dont les habitants ne se connaissent pas les uns les autres, c'est une question qu'il faudrait étudier soigneusement et dont nous obtiendrions la solution dans l'application du système.

Je comprends l'importance d'avoir une loi uniforme d'après laquelle ces associations de crédit pourront se constituer, en vertu de règlements semblables dans tout le pays. Je suis d'avis, non pas seulement pour la raison apportée par mon honorable ami (M. Meighen): à savoir qu'un habitant passant d'une province à une autre devrait y trouver les mêmes conditions, mais aussi pour la raison qu'il est nécessaire, si l'on veut que ces associations de crédit opèrent sur une grande échelle, qu'il y ait des institutions centrales qui soient leurs banquiers. L'Allemagne a une population de plus de 80,000,000 d'habitants, et, cependant, son territoire n'est pas aussi étendu que celui de la Saskatchewan ou de l'Alberta, ce qui nous donne une idée de l'étendue du Canada. Bien que ces banques coopératives soient soumises à la juridiction des provinces, il est peut-être bon d'avoir une loi fédérale, ayant les sauvegardes nécessaires pour permettre de mettre le système à l'essai. J'ai déjà étudié quelque peu la question, et je serai très heureux, je dois dire que le Gouvernement sera très heureux, de donner à la question une attention toute particulière, de tenir compte de tout ce qui a été dit ici aujourd'hui et d'obtenir les renseignements nécessaires pour savoir si un système uniforme, tel que celui proposé par mon honorable ami (M. Meighen), serait applicable à tout le pays.

Les prêts hypothécaires suivant l'usage au Canada sont généralement faits pour cinq ans, portant un intérêt fixe annuel, et mon honorable ami (M. Meighen) a, avec raison, appelé l'attention de la Chambre sur un caractère spécial des prêts agricoles, système en vertu duquel, au moyen de l'amortissement, le cultivateur paie non seulement l'intérêt sur le capital, mais aussi une partie de ce capital tous les ans jusqu'à remboursement complet. Je n'en suis pas positif, mais je crois que ce système est rendu possible en Europe par le fait que ces institutions émettent des obligations à long terme. Au Canada, les compagnies de prêts émettent leurs obligations pour cinq ans, bien qu'elles fassent fréquemment des prêts pour dix ans, surtout si le taux de l'intérêt est avantageux. On n'a pas encore adopté au Canada les hypothèques à trente ou quarante ans avec fonds d'amortissement comme en Europe, et je doute que les compagnies de prêt, les compagnies fiduciaires et les compagnies d'assurance qui font affaires dans l'Ouest adoptent généralement ce système.

J'ai été surpris des chiffres fournis par mon honorable ami au sujet des prêts sur hypothèque au Canada. Je crois qu'il a dit que ces prêts s'élevaient à $750,000,000; je ne croyais pas que le chiffre en fût aussi élevé. J'ai fait moi-même des recherches à ce sujet il n'y a pas longtemps, et j'ai constaté, d'après les rapports qui, je crois, ne sont pas très complets, que la somme prêtée dans les trois provinces de l'Ouest par les compagnies d'assurances, les compagnies de prêts et les compagnies fiduciaires s'élevait à $200,000,000. L'honorable député de Medicine-Hat (M. Buchanan) a soulevé la question très intéressante de savoir si le Gouvernement fédéral ne pouvait pas faire lui-même des prêts aux cultivateurs. C'est là certainement une question très vaste. La somme mentionnée par mon honorable ami comme représentant le total des prêts aux cultivateurs canadiens est si considérable—elle représente deux fois et demi la dette nationale—et les besoins du pays en fait de travaux publics qui exigent continuellement plus d'argent sont si grands, que je crois que mon honorable ami comprendra que sa proposition offre de grandes difficultés, car il ne faut pas oublier que toute loi de ce genre devra être générale, et que l'on ne pourra pas favoriser certaines classes ou certains individus. J'ai écouté avec plaisir mon honorable ami, mais je crains beaucoup que le Gouvernement ne puisse pas entreprendre de faire des prêts aux particuliers au moyen d'hypothèque ou autrement.

On a parlé du système canadien de banques avec succursales et du système américain ayant un seul siège social. Je ne discuterai pas ce sujet très longuement. Il y a sans doute des avantages dans les deux systèmes, mais je crois que, tant aux Etats-Unis qu'au Canada, on considère le système canadien supérieur. Lorsque l'argent se fait rare, les banques à un seul siège social en ressentent la rareté tout comme les banques à succursales, mais je crois que dans les crises de 1907 et 1893 les banques américaines ont plus souffert que les banques canadiennes. Les avantages du système canadien ont été exposés dans cette Chambre. Il permet de recueillir l'argent dans les différentes parties du pays et de l'employer aux endroits où le besoin s'en

fait plus sentir. Prenons, comme exemple, la saison d'automne et le transport de grain de l'Ouest. Il n'y a aucun doute que des sommes considérables sont expédiées alors de l'est du Canada aux provinces des prairies pour leur aider à expédier leur grain. Lorsque j'ai, l'automne dernier, fait des recherches pour m'éclairer sur l'à-propos d'accorder aux cultivateurs de l'Ouest le privilège d'emprunter en donnant leur grain en garantie, j'ai constaté que deux banques avaient à elle seules avancé environ $50,000,000 aux cultivateurs de l'Ouest en sommes de $25, $30 jusqu'à $20,000 ou $30.000.

Je n'ai pas d'estimation,—et je ne pense pas qu'il en existe,—des sommes placées dans l'Ouest par toutes les banques autorisées; mais je suis d'avis que le total des prêts effectués à l'automne formerait un chiffre assurément très élevé. Une communication émanant d'une des banques les plus importantes à l'adresse d'un des membres de la députation m'a appris cet après-midi que le montant des dépôts de cette banque dans l'Ouest forme exactement la moitié des sommes placées par elle dans l'Ouest sous forme de prêts. Ce n'est donc pas apprécier justement la situation,—et je suis convaincu que tous ont le souci d'être justes,—de prétendre que l'argent est systématiquement enlevé d'une région du pays pour être dirigé sur d'autres. Sans doute, l'argent circule sans interruption d'une extrémité à l'autre du Canada; il prend la direction de l'Ouest pour la manutention de la récolte, et revient ensuite vers l'Est pour les besoins du commerce. Il est constant que, surtout durant une période de rareté de l'argent comme celle que nous traversons depuis un an ou deux, toutes les parties du pays souffrent plus ou moins de cette gêne financière, dont les banques se ressentent également. Il est encore vrai que certaines régions souffrent beaucoup plus que d'autres de l'existence d'un tel état de choses. Mais je ne crois pas qu'on puisse poser une règle absolue générale dans un sens ou dans l'autre. A mon avis, il y a du vrai dans la prétention que les régions excentriques en souffrent plus que les autres. Mais il est incontestable que si à certains moments il ne se trouve pas de fonds disponibles pour faire des prêts aux cultivateurs, à certains moments, aussi, l'escompte au commerce se restreint très notablement, comme l'a déclaré l'honorable représentant de Kingston. En d'autres termes, voici, si je ne me trompe, ce qui se produit de temps à autres; qu'il se produise de par le monde, comme cela a lieu actuellement, une gêne financière, et aussitôt les avances se restreignent sur tous les points et toutes les classes de la société s'en ressentent. Sans doute il en résulte parfois de lamentables cas. Mais la cause en est, je pense, l'énorme expansion, le rapide développement de notre pays ces années dernières, qui a eu pour conséquence de mettre à une épreuve très dure les réserves de crédit et d'argent disponibles pour les opérations financières courantes. Nombre de causes contribuent à produire une rareté de l'argent. On a prétendu que la cherté de la vie était une de ces causes. La prospérité, l'augmentation des dépenses sur tous les points du globe constituent un autre important facteur. Mais il en existe un autre qui n'a pas, que je sache, été signalé en cette Chambre, mais qui, à mon avis, a joué un très grand rôle dans le relèvement des taux de l'intérêt qui s'est produit un peu partout depuis dix ans; c'est l'énorme dépense globale faite par les nations en temps de guerre. On ne semble pas s'être rendu compte de l'importance réelle de ce facteur. Si nous jetons un regard sur la période de douze années ou plus que nous venons de traverser, il nous faut noter d'abord la guerre hispano-américaine, la guerre des Boers, la guerre russo-japonaise, la guerre entre la Turquie et l'Italie et celle des Balkans. Dans cette suite de guerres, d'énormes sommes ont reçu un emploi improductif, et de cet argent le commerce mondial a été privé.

Je prie la Chambre de m'excuser de lui avoir adressé la parole dans des conditions de voix aussi désavantageuses. J'aurais dû garder le logis, mais à cause de l'intérêt de cette question dont je me suis particulièrement occupé, j'ai tenu à faire acte de présence et à la traiter au moins rapidement.

M. MEIGHEN: Si vous voulez bien me le permettre, monsieur l'Orateur, je sens qu'il est de mon devoir de donner quelques mots de réplique. Je remercie le ministre des Finances de s'être montré si indulgent dans sa critique de mes observations, et je me bornerai à relever une ou deux choses qu'il a dites relativement à ma prétention que les biens des cultivateurs du Dominion sont hypothéqués pour 750 millions. Il paraît s'être mépris sur le sens de mes paroles; ce que j'ai voulu dire, c'est qu'on pouvait sans crainte d'erreur estimer à 750 millions les sommes empruntées par les cultivateurs canadiens. J'ai pris le chiffre de six milliards d'estimation, faite par le commission monétaire, des sommes empruntées par les cultivateurs des Etats-Unis, et tenant compte de la proportion plus grande des cultivateurs au Canada en comparaison des Etats-Unis, j'ai pensé que le huitième de cette somme, une juste estimation des capitaux empruntés par les cultivateurs canadiens.

L'honorable représentant d'Oxford (M. Sutherland) a cru que mon discours s'attaquait au système des succursales de banque. Ce n'était nullement mon intention, et j'ai déclaré nettement que, à mon avis, ce système présente de nombreux avanta-

M. WHITE (Leeds).

ges, mais il aurait grandement besoin d'être complété par l'établissement de banques coopératives.

J'admire l'honnêteté et la sincérité des convictions de l'honorable représentant d'Haldimand (M. Lalor) quant aux mérites du régime actuel, mais je pense que lui aussi s'est mépris sur mes intentions. Sûrement, on ne saurait prétendre dans la période actuelle de l'histoire du monde que la banque coopérative est une radicale innovation. Sûrement, on ne saurait prétendre qu'elle ne peut rendre de services, quand déjà ceux qu'elle a rendus ne souffrent pas de la comparaison avec ceux de la plupart des entreprises de même ordre dans le monde. Quant aux avantages comparatifs qu'elle assure aux centres pratiquant des emprunts par opposition aux centres opérant des prêts, on peut dire ceci au moins: dans les premiers de ces centres, elle retiendra une proportion suffisante des épargnes de la population, tandis que dans les conditions actuelles, les fonds sont susceptibles d'être transmis dans les centres éloignés.

Les observations de l'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark) m'ont particulièrement intéressé, et je tiens à le remercier des bonnes paroles qu'il a dites sur mon compte.

Il croit cependant qu'à la faveur d'une phrase, j'ai fait une attaque contre les intermédiaires, et que je cherche à les supprimer entièrement. J'ai dit n'avoir pas de reproche à faire à ces gens-là, et que, si certaines branches de commerce ont besoin de leurs services, les fonctions qu'ils remplissent dans le monde sont aussi honorables que celles de tous autres. J'ai bien dit qu'il était devenu nécessaire de rapprocher autant que possible le producteur du consommateur, car il est évident que, par là, vous ajoutez au groupe qui produit l'agent que vous avez libéré de ses fonctions, et vous contribuez par suite à augmenter la richesse du pays. Je n'ai pas eu l'intention d'attaquer en quoi que ce soit l'intermédiaire, qui, avec les progrès de la civilisation, a certainement une fonction à remplir.

La Chambre a dû, je le suppose, remarquer une inconséquence bien étrange dans le discours de l'honorable député de Red-Deer. Il a fini par appuyer avec enthousiasme le système des banques coopératives, alors que l'objet de ces banques est, entre autres choses, de supprimer l'intermédiaire dans les affaires de banque. En favorisant cette résolution, il porte à l'intermédiaire un coup aussi mortel que je le pourrais faire. C'est l'agent inutile qu'il faut éliminer, non pas celui qui répond à une nécessité.

Pour ce que dit l'honorable député d'employer mon influence auprès du Gouvernement en vue d'un abaissement des droits établis pour la protection de nos industries, je dois dire que je n'ai jamais prétendu être autre chose que le défenseur d'un régime de protection modérée pour ce pays, et je crois qu'un régime de protection modérée nécessite certains remaniements selon que la situation le commande. C'est là l'idée que j'ai défendue il y a deux ans, et j'y reste fidèle; et l'honorable député de Red-Deer peut être assuré que mon influence auprès du Gouvernement sera employée à la réalisation de cette idée. J'ai remarqué avec plaisir que le Gouvernement se montre disposé à réduire les droits quand la chose lui est demandée dans l'intérêt du public, et je compte bien que le ministre des Finances n'oublira pas, si jamais on a recours à lui, ce qui est arrivé à l'égard de la réduction du droit sur le ciment, et qu'il ne se laissera pas détourner de son devoir par crainte d'une résistance de la part du chef de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER: Je veux que cela dure, et qu'on ne le fasse pas par à coups.

M. MEIGHEN: J'ai siégé dans cette Chambre pendant trois ans avec l'honorable député de Red-Deer, qui est un ardent libre-échangiste. J'ai été témoin de l'influence dont il jouissait auprès du gouvernement d'alors et de la facilité avec laquelle il obtenait un abaissement des droits. Aussi, le moins que je puisse espérer, c'est que son influence à cet égard ne sera pas moindre auprès du Gouvernement actuel qu'auprès de l'ancien.

(La motion est adoptée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Copie de toutes lettres, télégrammes, papiers et documents concernant la destitution de Mme Weare, directrice des postes à Coal-Creek, comté de Queen, et la nomination de Michael L. Knox.—M. McLean (Queen).

Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant la moitié nord du ¼ S.-O. de la section 8, township 49, rang 26, à l'ouest du second méridien, province de Saskatchewan, et la concession de ladite propriété à titre de homestead à un nommé Arthur Donaldson.—M. Martin (Régina).

Copie de tous papiers, rapports et autres documents concernant le retard apporté par le département des Sauvages à l'émission des lettres patentes pour les terres achetées de la bande des sauvages de Saint-Pierre et formant partie de la réserve sauvage de Saint-Pierre, Manitoba.—M. Oliver.

Copie de toutes lettres, rapports et autres documents reçus par le ministre du Travail concernant la condition des travailleurs sur le Grand-Tronc-Pacifique entre la cache de la Tête-Jaune et Fort-George.—M. Oliver.

Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres papiers dans le département des Chemins de fer et Canaux

ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, concernant M. L. Tracy, employé dans les ateliers de l'Intercolonial en 1899 et 1900, et de toutes lettres et correspondance au sujet dudit M. L. Tracy échangées entre le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors et quelqu'un des officiers dudit chemin de fer au cours desdites années; aussi, copie des lettres, sur le même sujet, de D. Pottinger, alors gérant général, feu James E. Price, alors surintendant général, et feu M. Jarvis, alors surintendant divisionnaire dudit chemin de fer, pendant ladite période de 1899 et 1900.—M. Emmerson.

Copie de toutes lettres, correspondance, pétitions et autres documents dans le département des Chemins de fer et Canaux ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton concernant en quelque manière le quai public à Sackville (N.-B.), et la nécessité qu'il y a d'établir, dans l'intérêt du trafic de l'Intercolonial et dans les intérêts commerciaux et maritimes de Sackville et des localités voisines, une communication par voie ferrée entre ledit quai et la ligne principale de l'Intercolonial à la gare de Sackville; aussi, copie de toutes lettres et autre correspondance reçues par le président ou le vice-président du bureau de direction des chemins de fer de l'Etat, ou par quelque officier dudit chemin de fer sur le même sujet, pendant les années 1911, 1912 et 1913.—M. Emmerson.

Etat faisant connaître toutes les terres des écoles vendues dans la province de Saskatchewan en 1912, indiquant chaque lot vendu et donnant le nom et le domicile de chaque acquéreur, la date et le lieu de la vente, le nom de l'encanteur à chaque vente, et toutes cessions de contrats d'achats dont le Gouvernement a été notifié. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses membres, et le gouvernement de la province de Saskatchewan ou quelqu'un de ses membres, au sujet de la vente des terres des écoles dans ladite province.—M. Martin (Régina).

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

(La séance est levée à six heures et dix minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 13 février 1913.

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

RETRAIT.

Du bill (n° 52), présenté par M. Ames, tendant à autoriser la Trust Company.

1re LECTURE

D'un bill (n° 108), présenté par M. Borden, relativement à la manufacture, le poinçonnage et la vente d'articles, composés d'or, d'argent et d'objets en or plaqué et en argent plaqué.

D'un bil (n° 116), présenté par M. Kyte, relativement à la pollution des eaux navigables.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

WAGON POUR LE MINISTERE DE LA MILICE.

*M. LEMIEUX demande:

1. Quelle est la somme payée récemment par le département de la Milice et de la Défense pour les appareils électriques d'un wagon particulier de chemin de fer?
2. Qui a acheté ce wagon?
3. Pour quelles fins et où a-t-il été acheté?

M. HUGHES:

1. $2,125.81.
2. Le Gouvernement, par le ministre de la Milice et la Défense.
3. Pour le service officiel des membres du Gouvernement au chemin de fer Canadien-Nord pour $9,792.28.

CONSTRUCTION DU TRANSCONTINENTAL.

M. LEMIEUX demande:

1. Combien de milles de chemin de fer ont été construits par la commission du Transcontinental durant l'année 1912?
2. Quelle longueur de chemin a été construite et complétée par la commission susdite dans le nord d'Ontario et dans le nord de Québec, respectivement?

M. COCHRANE:

1. Voie posée en 1912, 353 milles, pour le tronc principal et 93 milles environ pour les voies d'évitement et les garages.
2. La longueur approximative de la voie construite dans le nord de Québec, jusqu'au 31 décembre 1912, s'est élevée à 433 milles et dans le nord d'Ontario à 698 milles; mais le nombre de milles complétés ne peut pas être donné d'une façon définitive car les évaluations finales n'ont pas été remises.

TRANSPORT DU FOIN SUR L'INTERCOLONIAL.

*M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Au sujet d'un télégramme censé avoir été reçu par un nommé C. Edgar Whidden et venant de l'un des marchands de foin de Amherst, comté de Cumberland, au cours de l'élection supplémentaire récente pour la législature provinciale dans le comté d'Antigonish, et dont voici la teneur:

Amherst, N.-E., 13 janvier 1913.

C. Edgar Whidden,
Antigonish.

Expédition de foin pour vous part de suite. Toute autre commande sera remplie sans délai. Recevez foin à transport franco, mais des cultivateurs seulement.

(Signé) EDGAR FILLMORE.

2. Le département des Chemins de fer, ou l'un quelconque de ses fonctionnaires a-t-il organisé un transport gratuit de foin, sur l'Intercolonial, de Amherst à Antigonish, tel qu'indiqué dans le télégramme précité?

3. Depuis le commencement de cette année, a-t-on accordé le transport, gratuit ou à taux réduit, du foin sur une partie quelconque de l'Intercolonial, ou a-t-on accordé quelque rabais aux expéditeurs ou acheteurs de foin pour le comté d'Antigonish?

M. COCHRANE:

1 et 2. Non.

3. Non.

ADMINISTRATION DU PENITENCIER DE PORTSMOUTH.

*M. EDWARDS demande:

1. Les accusations portées contre D. O'Leary, sous-préfet, et le docteur Phelan, médecin du pénitencier de Portsmouth, ont-elles été soumises à l'honorable ministre de la Justice? Dans l'affirmative, quand ont-elles été soumises, et de quelle nature étaient-elles dans chaque cas?

2. Une enquête a-t-elle été demandée, et dans ce cas à quelle date?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de nommer une commission d'enquête, et dans ce cas, quand?

4. Est-ce l'intention du Gouvernement de nommer une commission pour s'enquérir de l'administration générale dudit pénitencier? Dans l'affirmative, quand la nommera-t-il?

M. DOHERTY:

1. Une lettre a été reçue par le ministre de la Justice, vers le 3 décembre dernier, contenant des accusations contre les personnes en question. Durant l'enquête il n'est pas convenable de rendre publiques les accusations.

2. Ladite lettre ne demande pas une enquête sur ces accusations, mais prie de les prendre en sérieuse considération, car, dans l'opinion de l'auteur elles l'autorisent à demander la révocation des personnes accusées. Le ministre a répondu que les accusations exigeaient une enquête et il a déclaré qu'il lui paraissait régulier, avant de nommer un commissaire pour tenir cette enquête, que les accusations soient soumises aux personnes accusées, afin d'examiner toutes les réponses qu'elles pouvaient faire et qu'avant de communiquer avec les accusés, il voulait savoir si l'auteur consentait à ce qu'on leur transmît une copie de sa lettre ou s'il préférait que les accusations leur fussent communiquées sous une autre forme. Il fut répondu que l'accusateur consentait à ce que des copies de l'accusation fussent envoyées aux accusés, mais qu'il n'était pas certain que, dans l'intérêt d'une enquête loyale, il conviendrait de faire plus que cela et que la commission d'enquête que le ministre se proposait de nommer ferait connaître les faits et qu'il consentait à se présenter devant cette commission et à répéter ce qu'il avait écrit. Il a laissé entendre de plus qu'il y avait d'autres employés dont la conduite devrait faire l'objet d'une enquête et il a exprimé l'espoir que la commission recevrait des pouvoirs étendus. Cette réponse était datée du 6 décembre 1912.

3 et 4. Le Gouvernement étudie la nomination d'une commission pour s'enquérir d'une façon générale de l'administration du pénitencier, aussitôt que ce sera possible. Une occasion sera aussi donnée à l'accusateur d'exposer les accusations dont il est parlé plus haut.

*M. EDWARDS demande:

1. Quand le major W. S. Hughes a-t-il été en première instance nommé à un emploi parmi le personnel du pénitencier de Portsmouth? Quels postes y a-t-il occupés, et combien de temps dans chacun?

2. Ce major Hughes a-t-il été recommandé verbalement ou par écrit pour le poste de préfet du pénitencier de Portsmouth par 25 ou 30 membres de cette Chambre, députés de la province de l'Ontario; par 8 ou 10 membres de la législature de l'Ontario; par plusieurs des associations conservatrice de l'Ontario; par les inspecteurs Douglas Stewart et George W. Dawson, ou par le sous-ministre de la Justice?

3. L'honorable ministre de la Justice a-t-il reçu un document en faveur du major Hughes, signé d'un certain nombre des fonctionnaires du pénitencier? Dans l'affirmative, quel était la teneur de ce document et par combien de fonctionnaires était-il signé?

4. Combien y a-t-il de fonctionnaires dans le personnel de ce pénitencier?

5. L'honorable ministre de la Justice a-t-il reçu un document en faveur du major Hughes de la part d'ex-fonctionnaires de ce pénitencier? Dans l'affirmative, quel était la teneur de ce document; combien de signatures portait-il, et parmi les signataires combien y avait-il de protestants, et combien de catholiques?

M. DOHERTY:

1. 13 janvier 1893: secrétaire du préfet, un an; secrétaire du préfet et secrétaire des travaux industriels, deux ans; gardien chef et secrétaire des travaux industriels, sept ans; comptable et secrétaire des travaux industriels, dix ans.

2, 3 et 5. Des recommandations provenant de différentes sources ont été reçues en faveur du major W. S. Hughes, ainsi que d'autres personnes. Il n'est ni d'usage, ni désirable de rendre publiques des recommandations de ce genre, particulièrement avant qu'une nomination soit faite pour le poste en question.

4. Nombre total des employés, 94.

M. EDWARDS: Je n'ai pas entendu de réponse à la troisième question. Je ne vois pas pourquoi je n'aurais pas ce renseignement. Je ne demande pas les noms des employés, je demande simplement leur nombre. Je n'ai pas entendu non plus donner aucune réponse au n° 5.

M. l'ORATEUR: Question n° 7.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur. . .

Quelques honorables DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre.

M. EDWARDS: Je soulève alors une question de privilège. Si les députés ont le privilège de poser des questions, ils ont le privilège de recevoir des réponses et je ne vois pas pourquoi je n'aurais pas une réponse. Je veux savoir si j'aurai une réponse ou non.

M. l'ORATEUR: La règle est que le ministre donne les réponses qu'il juge désirables et aucun membre n'a le droit d'insister davantage.

QUAI DE GATROS.

*M. EMMERSON demande:

Le Gouvernement sait-il qu'immédiatement avant les élections générales provinciales du Nouveau-Brunswick en juin dernier, un certain nombre d'ouvriers ont, dit-on, été engagés et employés à la construction d'une cale latérale au quai du gouvernement au village de Gatros, comté de Westmorland, N.-B., qu'une somme d'environ deux cents piastres a été dépensée pour ces travaux et que lesdits travaux ont été faits sous la direction et d'après les instructions de M. James P. Sherry, de Memramcook, N.-B., lequel, dit-on, aurait autorisé lesdits travaux et donné instruction d'employer les susdits ouvriers pour ces travaux?

2. Le ministre des Travaux Publics, ou son département, ou quelqu'un de ses officiers a-t-il autorisé les dits travaux? Dans l'affirmative, qui a donné l'autorisation?

3. Le département a-t-il payé quelque somme d'argent pour les dits travaux? Dans l'affirmative, à qui, et quel montant?

4. Le gouvernement, ou le département des Travaux Publics, ou le ministre du département sait-il que les ouvriers que l'on dit avoir été employés ou engagés pour ces travaux, n'ont jamais reçu un sou pour leur travail?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. L'ingénieur en chef a autorisé l'ingénieur régional à dépenser $300.

3. Non.

4. Le département a reçu aujourd'hui, 13 février, les pièces justificatives et les bordereaux de paie pour des travaux faits jusqu'à concurrence de $169.50.

INSPECTEURS DE CONCESSIONS GRATUITES.

M. MARTIN demande:

Combien d'inspections de homesteads ont été faites par les inspecteurs Brandt, Balfour et Ouellette au cours des mois de juin et de juillet 1912?

M. ROCHE: Brandt, 8; Balfour, 21; Ouellette, 15.

M. EDWARDS

SERVICE DU COURRIER DANS LE COMTE D'ANTIGONISH.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Qui a l'entreprise pour le transport du courrier entre Cross-Roads-Ohio et James-River-Station, dans le comté d'Antigonish?

2. Quand le contrat lui a-t-il été signé, et à quel chiffre?

3. Des soumissions ont-elles été demandées avant d'accorder l'entreprise? Dans l'affirmative, qui étaient les soumissionnaires, et quel était le chiffre de chaque soumission?

4. Des plaintes ont-elles été portées contre l'entrepreneur précédent? Si oui, quelle est la nature de ces plaintes, et par qui ont-elles été portées?

M. PELLETIER: Le marché pour ce service n'est pas encore conclu et il n'est pas à propos d'en faire connaître les détails à présent. Les renseignements demandés seront fournis dès que le marché sera signé.

M. HUGHES (King) demande:

1. Quelle sera la force en chevaux-vapeur, nominale et inscrite, du bac à vapeur, en construction actuellement en Angleterre pour le transport des wagons de voie ferrée entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, et quelle est la signification du mot "collectivement" employé dans la réponse à cette question, colonne 2800 (version anglaise) rapport officiel des Débats, fascicule du 6 du mois courant?

2. Combien ce bac à vapeur coûtera-t-il lorsqu'il sera terminé et prêt à faire le service (cette partie de la réponse à la question ayant été omise lors de la réponse donnée le 6 du mois courants)?

M. COCHRANE:

1. Force enregistrée, 7,000 chevaux-vapeur.

Ce bac étant destiné à faire le service à travers la glace, pendant la plus mauvaise saison de l'année, aura la force que je viens d'indiquer, pour pouvoir surmonter tous les obstacles. Dans de meilleures conditions et sur une mer libre, il faudra beaucoup moins de force. C'est pourquoi le bas est muni de trois machines qui recevront la vapeur de six chaudières.

2. La soumission qui a été acceptée était de 138,000 louis. Cependant, le département a cru devoir faire certains changements et le prix définitif dépassera peut-être cette somme.

LE DIRECTEUR DU BUREAU DE POSTE A NEW-CHESTER.

M. SINCLAIR demande:

1. Qui est directeur du bureau de poste à New-Chester, comté de Guysboro?

2. Quand a-t-il été nommé?

3. A-t-on destitué le directeur précédent, James Bezanson?

4. S'il l'a été, pour quelle raison l'a-t-il été, et qui a porté plainte?

5. Y a-t-il eu enquête?

6. Dans l'affirmative, combien l'enquête a-t-elle coûté?

M. PELLETIER:

1. Nathan Bezanson.
2. Le 1er novembre 1912.
3, 4, 5 et 6. Le directeur précédent n'a pas été destitué. Il a donné sa démission.

DESTITUTIONS.

M. RICHARDS demande:

1. Joseph J. D. Gallant, gardien de phare à Cape-Egmont (I. P.-E.), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?
2. Une accusation a-t-elle été portée contre lui? Dans l'affirmative, par qui?
3. Une enquête a-t-elle été tenue à ce sujet?
4. Dans l'affirmative, la preuve se trouve-t-elle dans le département de la Marine et des Pêcheries?
5. Les membres de cette Chambre peuvent-ils en prendre communication?
6. Qui a été nommé pour le remplacer?

M. HAZEN:

1. (a) Oui. (b) ingérence politique.
2. (a) Oui. (b) Le Dr P. C. Murphy, l'honorable A. E. Arseneault.
3. Non.
4. Voir réponse n° 3.
5. Voir réponse n° 3.
6. M. Emmanuel J. Arseneault.

M. RICHARDS demande:

James Phee, gardien de phare à North-Cape, I.-P.E., a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?
2. Une accusation a-t-elle été portée contre lui? Dans l'affirmative, par qui?
3. Une enquête a-t-elle été tenue à ce sujet?
4. Dans l'affirmative, la preuve se trouve-t-elle dans le département de la Marine et des Pêcheries?
5. Les membres de cette Chambre peuvent-ils en prendre communication?
6. Qui a été nommé pour le remplacer?

M. HAZEN:

1. (a) Oui. (b) Ingérence politique.
2. (a) Oui. (b) Dr P. C. Murphy.
3. Oui.
4. Oui.
5. Elle sera déposée sur un ordre de la Chambre à cet effet.
6. M. Dugald P. McCarthy.

M. RICHARDS demande:

1. Le gardien de phare de Tignish-Run, I.-P.E., a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?
2. Une accusation a-t-elle été portée contre lui? Dans l'affirmative, par qui?
3. Une enquête a-t-elle été tenue à ce sujet?
4. Dans l'affirmative, la preuve se trouve-t-elle dans le département de la Marine et des Pêcheries?
5. Les membres de cette Chambre peuvent-ils en prendre communication?
6. Qui a été nommé pour le remplacer?

M. HAZEN:

1. (a) Oui. (b) Ingérence politique.
2. a) Oui, b) Dr P. C. Murphy.
3. Oui.
4. Oui.
5. Elle sera déposée sur un ordre de la Chambre à cet effet.
6. M. Donald Handrahan.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE—MOTION D'ORDRE.

Le très honorale M. Borden (premier ministre) propose:

Que lundi, 17 février, et mercredi, 19 février courant, et tous les lundis et mercredis suivants jusqu'à la fin de la session, les avis de motions et mesures du Gouvernement aient la priorité immédiatement après les questions et les avis de motions pour production de documents.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER: J'admets que le temps est à peu près venu où le Gouvernement peut demander que les projets aient la priorité les mercredis. Mais je considère que cette demande concernant les lundis est prématurée. D'après le règlement de la Chambre, les projets ministériels ont la priorité les mardis et les vendredis, pendant les quatre premières semaines et après cela, les jeudis. A l'heure présente, les projets du Gouvernement ont la priorité les mardis, jeudis et vendredis; les lundis et les mercredis sont réservés aux mesures laissées à l'initiative des députés. Nous sommes arrivés à peu près à la phase de la session où le Gouvernement se réserve aussi les mercredis. Il n'y a pas de règle fixe à ce sujet mais c'est une coutume établie presque depuis la confédération, qu'après le deuxième mois de la session, les mesures ministérielles ont la priorité les mercredis. Je ferai observer à l'honorable premier ministre que cette année, le Feuilleton est encore très volumineux; il reste encore quarante-cinq avis de motions à discuter et plusieurs de ces questions sont très importantes. Toute la journée de lundi a été employée à l'étude du bill concernant la compagnie de navigation Richelieu et Ontario et toute la séance d'hier a été consacrée à l'étude d'une question très importante.

Si le Gouvernement se réserve les mercredis et les lundis, les députés n'auront plus l'occasion de discuter une foule de questions qui, dans notre opinion, sont aussi très importantes. Du côté de l'opposition, nous ne sommes pas nombreux et nous pouvons faire très peu avec nos votes. Mais nous croyons pouvoir accomplir beaucoup par nos discours et la discussion. Il ne serait pas juste de nous priver du seul moyen que nous ayons d'exprimer publiquement notre manière de voir sur ces questions.

Il y a une autre raison: l'ordre du jour n'a appelé les bills et les ordres publics qu'une seule fois et cela était avant la vacance de Noël, alors qu'il y avait très peu de députés présents. L'honorable député de

Selkirk (M. Bradbury) a déposé un projet de loi concernant la pollution des rivières et je suis convaincu que tous ceux qui habitent Ottawa admettent l'importance de cette question. Je considère qu'une journée devrait être consacrée à l'examen du Feuilleton pour que nous puissions au moins discuter quelques-unes de ses questions. Je proposerais à l'honorable premier ministre de ne pas réclamer la journée de lundi prochain et d'accorder encore un mercredi aux députés.

M. BORDEN: Le très honorable chef de l'opposition admettra que nous nous sommes montrés très obligeants envers les honorables députés de la gauche en leur accordant toutes les séances de ces dix derniers jours, pour la discussion de l'importante question qui est actuellement soumise à nos délibérations. Le Gouvernement ne pouvait pas se montrer plus généreux bien qu'on ne nous en ait guère de reconnaissance. Mon très honorable ami dit que le Feuilleton de la présente session est très volumineux, mais il admettra aussi qu'il a été considérablement diminué. Le Gouvernement a répondu à 425 questions et 562 motions présentées par des députés ont été adoptées. Ce bilan n'a jamais été égalé depuis que je suis dans la vie publique.

Sir WILFRID LAURIER: On n'a jamais vu une opposition aussi active. (Applaudissements.)

M. BORDEN: Jusqu'à présent nous n'avons pas eu beaucoup de preuves de cette activité. Mais comme nous aimons à voir plus ou moins l'animation dans des délibérations de la Chambre nous n'avons aucune objection à ce que l'opposition se montre active. Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'en 1911, il s'est lui-même réservé les lundis et les mercredis, à peu près à cette phase de la session.

A tout événement, je dois dire que mon très honorable ami a toujours fait preuve à mon endroit de la plus grande courtoisie lorsqu'il s'agissait de questions de cette nature; aussi, bien qu'il me semble impossible de concourir dans tout ce qu'il a dit, je suis prêt à consentir à modifier cette proposition de façon à ce que lundi prochain soit consacré aux questions qui intéressent certains députés.

Sir WILFRID LAURIER: A propos de mercredi?

M. BORDEN: Je crois que nous devrons prendre ce jour-là.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami me permettrait-il d'insister à seule fin que mercredi prochain fût consacré à l'étude des projets et objets d'intérêt public?

M. BORDEN: Je reconnais que le projet de loi déposé par mon honorable ami de Selkirk et qui se rapporte à la pollution des eaux est important, ainsi, dois-je faire en sorte qu'il soit appelé et débattu, ou serai-je obligé d'annoncer l'attitude que le Gouvernement se propose de tenir à l'égard de ce projet de loi dans un avenir immédiat. S'il se trouve certain autre projet de loi d'intérêt public auquel mon très honorable ami attache une importance spéciale, il me fera plaisir de discuter avec lui l'opportunité de suivre en cette occurrence la règle dont je viens de parler.

M. EMMERSON: Le Feuilleton mentionne deux projets de résolution dont la discussion a été remise à plus tard, dans un cas, à la demande personnelle de l'honorable directeur général des Postes, dans le but de fournir à l'honorable représentant de Kent, Nouveau-Brunswick (M. Robidoux) l'occasion de le discuter en cette enceinte.

M. PELLETIER: J'ai demandé que le débat fût ajourné au cas où l'honorable député de Kent voudrait prendre la parole à ce sujet.

M. EMMERSON: Je tiens beaucoup à ce que l'honorable représentant de Kent ait l'occasion de prononcer un discours sur cette question. L'autre résolution se rapporte à l'acquisition par l'Etat des lignes subsidiaires de l'Intercolonial. L'honorable ministre des Travaux publics, qui dirigeait la Chambre en cette occasion, a déclaré que l'honorable premier ministre voulait traiter lui-même cette question; c'est lui qui a demandé pour ce motif la remise du débat à une date ultérieure. La Chambre et le pays tout entier aimeraient connaître l'opinion que le très honorable premier ministre entretient à ce sujet. En outre, le Feuilleton contient un avis de motion que j'ai moi-même donné et qui se rattache au tarif de messageries qui intéresse grandement la population qui est forcée de l'acquitter. A différentes reprises j'étais prêt à discuter cette proposition, mais on m'a fermé la bouche en invoquant la raison qu'il fallait d'abord discuter des questions soulevées précédemment et qui se trouvaient à avoir préséance. J'ai cherché à obtenir des renseignements sur les trois compagnies de messageries que nous comptons au Canada, tout aussi bien que sur les compagnies de messageries américaines qui poursuivent leur industrie au Canada. J'ai demandé simplement le dépôt sur le bureau des états qui les concernaient, demande à laquelle on n'a obtempéré qu'hier. Ils'git ici d'une grand question qui intéresse tout le pays et non pas simplement tel ou tel parti. J'ajouterai que plusieurs membres de la Chambre, qu'ils siègent à la droite ou à la gauche, m'ont exprimé le désir qu'on leur fournît l'avantage de traiter cette question.

M. KYTE: Je tiens à signaler à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux le débat remis à plus tard sur un

avis de motion que j'avais inscrit au Feuilleton et qui se rapportait à l'expropriation du terrain en vue de certains travaux qu'on devait exécuter au canal de Saint-Pierre. La reprise de ce débat ne produirait pas de résultats réels. Cependant, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux aura-t-il l'obligeance de donner l'ordre que ces documents soient déposés, ce qui décidera du sort de cet avis de motion. Il est encore une autre discussion qui reste en suspens et qui se rapporte au renvoi d'office de certains fonctionnaires qui habitent le comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse, et à la remise en liberté d'un individu du nom de Landry, présentement détenu en prison. Cette question donnera peut-être lieu à un débat; je n'entends pas y insister par trop en ce moment. Toutefois, j'aimerais beaucoup que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux déclarât s'il se propose ou non de déposer les documents qui se rapportent au canal Saint-Pierre dont il est question.

M. BORDEN: Mon honorable ami de Westmoreland se rappellera que je demande que lundi prochain soit encore réservé aux députés et qu'il aura alors l'occasion de discuter son avis de motion.

M. EMMERSON: Il n'est pas probable que nous puissions discuter les projets de loi ni les objets d'intérêt public lundi prochain. Je profiterais, cependant, de la première occasion qui me serait offerte de soumettre une proposition se rapportant aux compagnies de messageries.

M. BORDEN: En ce qui se rapporte aux suspensions des débats, je m'enquerrai de ce que nous pouvons faire. Je ne crois pas qu'il y ait de difficultés au sujet du dépôt de ces documents. Quant à la résolution proposée et qui se rapporte aux lignes subsidiaires de l'Intercolonial et aux documents relatifs aux expropriations en vue de certains ouvrages qu'on exécuterait au canal Saint-Pierre, j'en conférerai avec mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Dans le cas des documents relatifs à l'affaire Landry, nous entendons suivre l'attitude que les ministres de la Justice ont tenue dans des cas semblables. Mon collègue, l'honorable ministre de la Justice désire se renseigner sur la coutume établie par sir Allen Aylesworth, sir Charles Fitzpatrick et les anciens ministres de la Justice. Je puis affirmer à mon honorable ami que je ne vois rien qui s'oppose aux dépôts de ces documents, à l'exception, toutefois, de ceux qui se rapportent à des questions de politique générale; tous les gouvernements qui ont existé en ce pays ont observé cette règle. J'ai compulsé ces documents, et, me plaçant au point de vue du gouvernement, je dois dire que mes collègues et moi-même aimerions les déposer, si nous n'établissions pas, par le fait même, un précédent dont le public aurait à souffrir dans quelqu'autre circonstance. Que l'honorable député reste convaincu que l'honorable ministre de la Justice et que moi-même serons très heureux de débattre avec lui ce que nous devrions faire en cette circonstance et d'étudier avec le soin qu'il mérite ce qu'il serait possible de faire, étant donnée la règle qui a toujours prévalu dans le passé.

Sir WILFRID LAURIER: Je conseillerais à mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) et au très honorable premier ministre (M. Borden) de laisser à l'honorable ministre de la Justice de décider si l'on doit ou non déposer les documents dont il est question. Il a pleine et entière liberté d'agir en la façon qu'il lui plaira d'arrêter.

M. BORDEN: Je ne vois rien qui s'oppose à ce que nous tenions cette attitude.

Sir WILFRID LAURIER: Nous n'avons plus qu'un lundi qui sera consacré à l'étude de la législation d'intérêt privé. Je voudrais représenter à mon très honorable ami que nous pourrions—ce que nous avons fait déjà souvent dans le passé—discuter à la même séance du soir les avis de motion, les projets de loi et les objets d'intérêt public.

M. BORDEN: J'estime que cela mérite examen. Je discuterai cette question en particulier avec mon très honorable ami.

(La motion, modifiée de façon à ne valoir qu'à dater du 27 au lieu du 17 février, est adoptée.)

LOI DES DIFFERENDS INDUSTRIELS.

M. LEMIEUX: Je voudrais demander à l'honorable ministre du Travail s'il se propose de faire publier dans la "Gazette du Travail" le rapport de sir Georges Askwith sur le fonctionnement du statut relatif aux différends industriels qu'on a publié en Angleterre, si j'en crois les journaux de ce pays.

M. CROTHERS: Je n'ai pas encore vu ce rapport; lorsque j'en aurai pris connaissance, j'étudierai la question.

RETARDS DANS LE DEPOT DES DOCUMENTS.

M. PARDEE: Je voudrais rappeler que le 5 février 1912 j'ai demandé le dépôt de documents se rapportant au service du bateau-passeur entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme et qu'on n'a pas tenu compte jusqu'à présent de cette demande.

M. COCHRANE: En tant que je sache, tous ces documents ont été déposés.

M. SINCLAIR: Avant le congé de Noël, j'ai signalé au Gouvernement qu'il avait ignoré un grand nombre d'ordres se rapportant à des états dont il avait été question à la session dernière. En compulsant les documents sessionnels, je trouve qu'on n'a tenu aucun compte d'au moins quarante-deux de ces ordres au nombre desquels s'en trouvent un réclamant le dépôt des documents se rapportant à la Farmers' Bank, demandé par l'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald), et un autre relatif au dépôt de toutes les pièces relatives à l'octroi de permis de pêche dans les eaux de la Colombie-Anglaise, que j'ai moi-même demandé le 28 février 1912. Au cours de cette session-ci, je vois qu'on n'a pas répondu à cent ordres de dépôt antérieurs aux vacances. J'espère que le Gouvernement s'efforcera de nous fournir tous ces renseignements le plus tôt possible.

M. BORDEN: Je crois qu'il doit y avoir erreur quelque part au sujet des ordres qui sont restés au Feuilleton depuis la dernière session et auxquels on n'a pas encore obtempéré. A tout événement, je vais me renseigner à cet égard. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux m'informe qu'il est plutôt porté à croire—bien qu'il ne puisse l'affirmer positivement—que les documents ayant trait à la Farmers' Bank ont été déposés. Nous allons nous renseigner sur la nature de ces pièces à seule fin de constater s'il ne nous sera pas possible de les soumettre immédiatement. En tant qu'il s'agit de la session en cours, si nous avons répondu à cinq cents des six cents ordres mentionnés au Feuilleton, nous avons, je suis porté à le dire, fait un travail superbe.

M. SINCLAIR: Il peut se faire qu'on ait demandé une seconde fois au cours de la présente session le dépôt de ces documents; peut-être aussi les registres sont-ils mal tenus; toujours est-il que le Gouvernement n'a pas tenu jusqu'à présent compte des ordres dont je parle.

COMMISSION SUR L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET INDUSTRIEL

M. VERVILLE: Je voudrais demander à l'honorable ministre du Travail de nous dire quand nous pourons espérer que le rapport de la Commission sur l'enseignement technique et industriel sera déposé.

M. CROTHERS: On a dit, il y a quelques jours, qu'on s'attendait à recevoir ce rapport au commencement du mois prochain.

LE DESASTRE DE BARRY-BAY.

M. GRAHAM: Je signalerai à l'honorable ministre des Finances une circonstance du terrible désastre qui s'est produit dans la rivière Madawaska, près de la baie de Barry, le 1er novembre dernier, au cours duquel, par le naufrage du steamer "Mayflower", neuf personnes ont perdu la vie. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a nommé un commissaire, M. R. A. Pringle, C.R., de Cornwall, qu'il a chargé de faire une enquête immédiate dans le but de connaître la cause réelle de ce désastre et, si cela était possible, d'imputer le blâme sur qui le méritait. Si la Chambre me le permet, je vais lire un extrait du rapport de M. Pringle:

Pourquoi a-t-on permis au "Mayflower" de faire cette navigation et de transporter des passagers à une date aussi peu avancée de la saison et de continuer cette pratique jusqu'à la nuit où il a coulé à fond, et, cela, sans autorité aucune? Tout le monde savait—en ce qui concerne cette partie du pays—que ce navire naviguait et transportait des passagers. Cette question présente des difficultés, à mon sens. On a demandé à l'inspecteur des carènes, M. R. Davis—tel que rapporté à la page 32, Q. 63—s'il y avait eu un certificat émis pour 1912. Il a répondu dans la négative.

Alors, effectivement, il contrevenait à la loi en se servant le moindrement de ce bateau? R. Oui, monsieur, et je l'ai mis sur ses gardes à cet égard. D. 65: Et en transportant des voyageurs? R. Oui, et je l'ai averti à cet égard aussi, et il me promit qu'il allait cesser de transporter des voyageurs. Il paraîtrait, en outre, que M. R. Davis écrivit à Hudson Frères, de Combermere, le 10 juin 1912 (voyez le texte de la lettre, pièce justificative n° 1 ci-jointe), enjoignant à Hudson Frères de cesser tout transport de voyageurs, les avertissant qu'ils n'en avaient pas le droit tant qu'ils n'auraient pas retenu les services d'un capitaine compétent, et qu'il lui était impossible de leur accorder un certificat

La conclusion qui s'impose irrésistiblement à moi c'est que lorsque Hudson promit à M. R. Davis qu'il allait cesser tout transport de passagers, comme l'affirme M. R. Davis, celui-ci devait savoir et savait assurément que Hudson contrevenait à la loi, et je suis d'avis qu'il aurait été au moins sage de la part de M. R. Davis, voyant qu'on ne se disposait nullement à mettre fin aux voyages du "Mayflower", d'en donner avis au département des Travaux publics, ce qui aurait permis au ministre de dépêcher sur les lieux une ou plusieurs personnes pour saisir et arrêter ce bateau.

Il n'est que juste d'ajouter que, suivant la prétention de M. R. Davis, il n'était pas de son devoir, mais de celui du principal fonctionnaire de la douane, de prendre cette initiative, et en cela il peut avoir raison. Mais lui, inspecteur, savait que le "Mayflower" n'était pas dans les conditions voulues pour l'émission d'un certificat, et savait aussi, évidemment, qu'il faisait tout de même le service; et il lui aurait été très facile d'en donner avis à l'administration des douanes à Ottawa, s'il jugeait que s'était sur elle que tombait cette responsabilité.

Considérant que le rapport signale en termes si nets la négligence de ce fonctionnaire public, et la déclaration du commissaire que si ce fonctionnaire avait pleinement rempli son devoir, cette calamité au-

rait été évitée, le Gouvernement ne pourrait-il pas mettre à l'étude l'opportunité d'accorder quelques secours aux familles que ce sinistre met dans la misère?

M. WHITE (ministre des Finances): Le rapport dont l'honorable député a cité un extrait n'a pas encore été l'objet d'une étude suffisamment attentive de la part du Gouvernement.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LA RESOLUTION RELATIVE AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion du très honorable M. Borden tendant à la 2e lecture du projet de résolution, adopté en comité général, ayant pour objet d'augmenter les forces navales actives de l'empire, et sur l'amendement déposé par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

M. J. E. MARCILE (Bagot) (texte): Monsieur l'Orateur, en me levant pour prendre part à la discussion sur la résolution qu'il y a devant nous, je le fais, non dans l'espoir de pouvoir apporter beaucoup de nouveau sur cette question, mais pour remplir un devoir envers mes électeurs qui m'ont manifesté leur confiance depuis 1898, et surtout lors de la dernière campagne électorale du 21 septembre 1911. Le comté que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, monsieur l'Orateur, étant un comté composé de Canadiens français et de braves cultivateurs en grande majorité, je suis fier de le dire, ce sont de fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, prêts à défendre leur pays si jamais l'occasion s'en présentait.

Laissez-moi maintenant, monsieur l'Orateur, examiner avec vous, et avec les honorables députés de cette Chambre, la résolution présentée par l'honorable premier ministre, le 5 décembre dernier, comportant une demande de 35 millions de dollars devant servir à la construction, en Angleterre, de trois vaisseaux de guerre, que l'on appelle super-dreadnoughts, lesquels devront être placés parmi les flottes anglaises et y demeurer.

Je me demande, monsieur l'Orateur, si cette résolution est bien d'accord avec la constitution qui nous régit, et aussi, si cette proposition est bien la continuation des idées de ceux qui ont cru qu'il était bon de réunir en une seule et même confédération les provinces de Québec, Ontario, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et autres. Je ne le crois pas. Non seulement je ne le crois pas, mais je crois le contraire. En effet, si nous examinons les raisons données par sir George E. Cartier, au peuple du Nouveau-Brunswick et d'ailleurs, pour l'encourager à accepter cette nouvelle position, nous lisons ces paroles, prononcées à Saint-Jean, (N.-B.), le 14 septembre 1864:

Dans un Gouvernement fédéral, le pouvoir central peut avoir à sa disposition des armées **et des flottes considérables, et occuper un degré de puissance très élevé à l'égard des pays** étrangers. Il dispose de moyens capables de le faire respecter ainsi que la nation à laquelle il commande.

D'un autre côté, chaque Etat, compris dans la confédération ayant le contrôle parfait sur toutes les questions de l'intérieur, il n'a pas à lutter contre des exigences diverses, ni contre les mécontentements qu'elles ne manquent pas de créer.

On voit, de suite, que le système fédéral a pour objet de concilier au dehors la force d'une grande nation, avec le respect et le soin qui, chez un peuple peu considérable seulement, peuvent être accordés à tous les intérêts de l'intérieur.

Et plus loin:

Saint-Jean, 1864.

Une autre considération de la plus haute importance est la défense du pays. Dans l'état où nous sommes, une province ne peut demander l'aide d'une autre, en cas d'attaque, mais avec la confédération nous aurons une armée de 200,000 hommes et une marine de 60,000; **et avec une telle force, l'Angleterre** serait beaucoup plus disposée à nous aider en cas de besoin que si nous dépendions d'elle.

Nous voyons par ces paroles de sir George E. Cartier, que la politique du temps n'était pas une politique de contribution, mais une politique du Canada pour les Canadiens. Malgré la grande confiance que la province de Québec eut dans le patriotisme de Cartier et des autres représentants canadiens français d'alors, ceci n'a pas empêché qu'il y eut un moment d'hésitation de leur part, et que même plusieurs des amis de Cartier l'abandonnèrent. Cependant, monsieur l'Orateur, Cartier ne se découragea pas pour cela, et dans une grande assemblée qui eut lieu à Montréal, il prononça entre autres ces paroles, le 22 septembre 1864:

La confédération étendra au loin l'horizon, mais elle donnera en même temps à notre vie intime, à notre vie de famille, ces éléments de bonheur et de jouissances qui nous ont été refusés jusqu'à ce jour. Elle nous rendra libres et maîtres chez nous, dans l'administration des affaires de notre patrimoine spécial.

Et plus loin:

Un pays ne peut jamais penser devenir grand, s'il n'est en état de résister aux ennemis qui menaceraient son existence. On a **blâmé le gouvernement impérial d'avoir retiré** du Canada avec tant de précipitation, les troupes régulières. Mais quelque blâmable que soit cet acte, aux yeux d'un grand nombre, il ne doit pas empêcher le Parlement et le peuple du Canada d'organiser et d'entretenir, suivant les moyens et les ressources de ce pays, des forces militaires suffisantes pour nous faire respecter.

Ce sont ces paroles, dignes d'un homme d'Etat et d'un vrai Canadien, qui servirent

à remporter la victoire dans l'élection qui eut lieu au mois de juillet 1867.

Et dans le même discours, on lit ces nobles paroles:

La province de Québec n'a pas le droit de se mettre en travers de la marche politique et d'arrêter une grande idée. Si elle le fait, c'en est fini d'elle; elle retombe dans les luttes de 1837 avec cette différence que ce ne seront plus les émissaires anglais auxquelles elle aura affaire, mais à ses propres compatriotes des autres races qui ne lui pardonneront jamais son entêtement.

Ne cherchons donc point à entourer notre nationalité d'un horizon sans grandeur et sans portée! Elargissons plutôt le cercle autour d'elle, c'est le moyen de la faire grande et belle, en grandissant ses enfants et ses défenseurs.

Quoique encore jeune alors, je me rappelle les discours d'hommes éminents qui furent prononcés pendant cette campagne, pendant cette lutte, monsieur l'Orateur, la constitution de 1867 fût discutée article par article et spécialement l'article 91 dans laquelle nous trouvons le paragraphe 7 qui donne le pouvoir au Gouvernement à l'organisation de notre milice de terre et de mer. Ce droit, monsieur l'Orateur, laissez-moi vous le dire, d'après moi, a été délégué par le peuple au Parlement du Canada dès cette époque, et les représentants du peuple de ce temps l'ont démontré en adoptant, à la session qui suivit l'élection de 1867, la loi de la milice et de la défense. Il faut comprendre, monsieur l'Orateur, que le revenu du pays dans ce temps-là ne permettait pas l'organisation simultanément de la milice de terre et de mer; mais nous voyons que c'était leur intention par la loi que nous pouvons examiner dans le statut refondu de 1886.

Mais, avant de passer l'examen de cette loi, laissez-moi lire les paroles de Cartier lors de la présentation de la loi de la milice en 1868:

J'espère que le gouvernement impérial sera satisfait du nombre d'hommes que ce bill astreint aux exercices militaires. Et ce n'est pas une force peu considérable que 700,000 hommes de milice! Alors que les quatre millions de blancs qui habitent le sud de la République américaine étaient dans la plus grande détresse, ils ont pu fournir 400,000 soldats pour défendre leur pays durant quatre ans contre les envahissements de la population du nord, qui compte 24 millions d'âmes et a mis en campagne pendant la guerre, l'effectif énorme de 2,600,000. Si le malheur voulait que nous eussions un jour à combattre une invasion américaine, nous serions dans une position beaucoup plus avantageuse que les Sudistes avec nos 700,000 hommes prêts à prendre les armes sans compter les secours de l'Angleterre et l'océan ouvert à notre flotte. . . .

Revenons maintenant, monsieur l'Orateur, à la loi que nous trouvons dans les Statuts revisés de 1886 et voyons ce qu'elle décrète:

3. Le commandement en chef des milices de terre et de mer, et de toutes les forces militaires et navales du Canada, est attribué à la Reine, et sera exercé par Sa Majesté personnellement ou par le Gouverneur général comme son représentant.

4. Il y aura un ministre de la Milice et de la Défense auquel seront attribuées la responsabilité et l'administration des affaires du ressort de la milice, y compris toutes choses susceptibles de donner lieu à quelque dépense ainsi que des fortifications, des chaloupes canonnières, de l'artillerie, des munitions de guerre, armes, arsenaux, approvisionnements, matériel et équipage de guerre appartenant au Canada.

10. La milice se compose de tous les habitants mâles du Canada, âgés de dix-huit ans et plus, et de moins de soixante ans, non exemptés ou déclarés inhabiles aux termes de la loi, et sujets britanniques de naissance ou par naturalisation; mais, dans le cas d'une levée en masse, Sa Majesté peut appeler au service toute la population mâle du Canada en état de porter les armes.

11. La population mâle ainsi sujette à servir la milice est partagée en quatre classes:—

La première classe comprend les hommes âgés de dix-huit ans et plus, mais de moins de trente ans, célibataires ou veufs sans enfants.

La deuxième classe comprend ceux âgés de trente ans et plus, mais de moins de quarante-cinq ans, célibataires ou veufs sans enfants;

La troisième classe comprend ceux âgés de quarante-cinq ans et plus, mais de moins de quarante-cinq ans, mariés ou veufs avec des enfants;

La quatrième classe comprend ceux âgés de quarante-cinq ans et plus, mais de moins de soixante ans;

Et tel est l'ordre dans lequel le population mâle sera appelée au service.

12. La milice est divisée en milice active et milice de réserve-forces de terre et en milice active et milice de réserve-forces navales;

La milice active-forces de terre se compose:—

a) Des corps levés au moyen de l'enrôlement volontaire;

b) Des corps levés au moyen du tirage au sort;

c) Des corps composés d'hommes levés au moyen de l'enrôlement volontaire et d'hommes tirés au sort pour le service. La milice active—forces navales—qui est levée de la même manière, se compose des marins, matelots et individus ordinairement employés sur les bâtiments à vapeur ou à voiles naviguant dans les eaux du Canada;

La milice de réserve—tant de terre que de mer—se compose de tous les hommes qui ne servent pas alors dans la milice active.

79. Sa Majesté peut appeler, en tout ou en partie, la milice au service actif, dans ou hors le Canada, lorsque la chose est en aucun temps jugée à propos, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection, ou d'appréhension d'aucun de ces dangers; et les miliciens ainsi appelés au service actif continueront de servir pendant au moins une année à compter de la date à laquelle ils auront été appelés au service actif, si on l'exige, ou, pour une période plus longue que Sa Majesté fixera:

2. Sa Majesté peut, au besoin, ordonner à toute division régimentaire d'avoir à fournir le nombre d'hommes requis, soit comme remplaçants, soit pour remplir les vides dans les corps en activité de service.

3. Lorsque la milice est, en tout ou en partie, appelée au service actif, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection, Sa Majesté peut la placer sous les ordres du commandant de ses troupes régulières en Canada.

4. La milice active, ou tout corps ou détachement de corps de cette milice, peut être appelée à l'activité, avec ses armes et munitions, en vertu de règlements spéciaux ou généraux faits par le Gouverneur en conseil, pour faire le service de gardes d'honneur, d'escortes ou de gardes et sentinelles, ou pour tirer des salves, dans les cas suivants, savoir:

a) A l'ouverture ou à la prorogation de toute session du parlement du Canada, ou de la législature d'aucune province du Canada;

b) Pour être de service près du Gouverneur général du Canada, ou de tout membre de la famille royale pendant son séjour au Canada;

c) Pour garder un arsenal ou tout autre lieu, dans lequel des armes, canons, munitions ou autre matériel de guerre sont déposés.

5. Le Gouverneur en conseil peut établir des règlements à l'effet d'appeler à l'activité tout corps ou détachement de corps de la milice active, pour faire le service de gardes ou sentinelles à la résidence du Gouverneur général, ou de tout membre de la famille royale pendant son séjour au Canada.

Cette loi, monsieur l'Orateur, a existé dans les statuts jusqu'en 1910 alors qu'elle fut amendée, voilà pourquoi, monsieur l'Orateur, le bill de l'honorale directeur général des Postes a mentionné dans son discours, n'a jamais vu le jour.

Mais avant de discuter le mérite de la loi de 1910, laissez-moi examiner une autre époque de notre histoire.

Je dois admettre, monsieur l'Orateur, que, quoique la constitution d'après moi, permit au Parlement canadien d'organiser la milice navale, et que la loi pour son organisation existait dans nos statuts, rien ne fut fait avant 1910.

Examinons pendant quelques instants, monsieur l'Orateur, ce qui amena le Gouvernement de sir Wilfrid Laurier à commencer l'organisation de la milice navale, prévue depuis la confédération. Les revenus du pays, sous l'administration libérale de 1896, avaient tellement progressé que chaque année l'honorable ministre des Finances d'alors (M. Fielding), avait l'avantage d'annoncer, à la fin de chaque exercice, des surplus variant de cinq à trente millions de dollars. De plus, monsieur l'Orateur, à la conférence impériale de 1902, une proposition ayant été faite par lord Selborne relativement à la marine et par M. St. John Brodrick au sujet de la milice, nous trouvons la réponse suivante de la part de nos ministres canadiens, à la page 84.

Mémoire des ministres canadiens sur la défense du pays.

Les ministres canadiens regrettent de ne pouvoir adhérer aux propositions faites par lord Selborne au sujet de la marine, et par M. St. John Broderick au sujet de l'armée. Les ministres désirent démontrer que leurs objections proviennent moins de la dépense qui serait encourue que de la conviction que l'adhésion aux propositions constituerait une infraction du principe de l'autonomie coloniale. Le Canada apprécie hautement la somme d'indépendance locale qui lui a été graduellement accordée par les autorités impériales et qui a produit de si heureux résultats sous le double rapport du progrès matériel du pays et de l'affermissement des liens qui l'unissent à la mère patrie. Mais tout en s'abstenant, pour ces raisons, de souscrire aux propositions de l'amirauté et du bureau de la guerre, les ministres canadiens comprennent parfaitement le devoir qu'il y a pour le Canada, à mesure qu'il grandit en population et en richesse, de dépenser plus largement pour les préparatifs nécessaires à sa propre défense, tâche que tout pays doit assumer et prendre à sa charge.

. . . . . .

Jusqu'à présent, les dépenses faites par le Canada pour sa défense sont restreintes à l'armée de terre. Le Gouvernement canadien est tout autant disposé à donner son attention à la partie navale de cette défense. Il y a, sur les côtes du Canada, un grand nombre d'hommes admirablement doués pour former une réserve navale, et on espère qu'avant longtemps il sera possible de tomber d'accord sur un système qui assurerait l'entraînement de ces hommes et l'utilisation de leurs services pour la défense en cas de besoin.

Les ministres répètent, en terminant, que tout en étant obligés de refuser son concours aux mesures proposées, le Gouvernement canadien comprend parfaitement l'obligation où se trouve le Canada de contribuer à ces dépenses en proportion de son accroissement en population et en richesse. Ces ministres sont d'avis que ces dépenses doivent être réparties de façon à soulager le contribuable de la mère patrie de quelques-unes des charges qu'il rapporte en ce moment; ils désirent au plus haut point voir exécuter ces projets de défense en coopération avec les autorités impériales et sous la direction d'officiers impériaux d'expérience, en tant que la chose sera conforme aux principes du gouvernement autonome, qui a été un si puissant facteur dans le développement de l'unité de l'empire.

Londres, 11 août 1902.

Cette attitude de nos ministres canadiens pendant la conférence a été approuvée par cette Chambre, si je ne me trompe pas, à l'unanimité lors de la session de 1903, puis par les électeurs du Canada lors des élections générales de 1904 et 1908.

Malgré cette approbation, monsieur l'Orateur, le Gouvernement d'alors ne jugea pas à propos, ou plutôt, ne trouva pas que le temps était arrivé de mettre à exécution le projet énoncé lors de cette conférence, et l'une des raison qu'il avait,—je ne crois pas me tromper,—c'est que le pays avait entrepris en 1903 la construction d'un nouveau transcontinental qui serait appelé à absorber les surplus que nous étions certains d'avoir et même plus que ces surplus. Voilà pourquoi, le 29 mars 1909, nous n'avions pas encore commencé l'organisation

de notre milice navale, au moment où l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), présenta la résolution que l'on connaît et qui fut amendée par l'honorable premier ministre d'alors, aujourd'hui le chef de l'opposition dans cette Chambre, et qui est ainsi conçue:

Cette Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation immédiate d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale dans le sens indiqué **par l'amirauté lors de la dernière conférence inpériale, et en complet accord avec l'idée** que la suprématie navale est essentielle à la **protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.**

Cette motion fut adoptée à l'unanimité par les membres de cette Chambre, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) comme les autres, car il déclarait dans cette Chambre dans son discours sur l'adresse, à la session de 1911-12, qu'il n'avait pas voté pour cette motion, étant allé se coucher, mais qu'il l'acceptait de tout cœur et que si elle etait proposée de nouveau il serait heureux d'y donner son adhésion.

C'est après que cette résolution eût été adoptée, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement du temps commença à penser sérieusement à l'organisation de la milice navale. A la session qui suivit, en 1910, le Gouvernement de sir Wilfrid Laurier présenta la loi de la marine en rappelant par cette loi celle qui existait déjà, comme je l'ai démontré au commencement de mes remarques.

Vous admettrez avec moi, monsieur l'Orateur, que la nouvelle loi ne contient rien de bien extraordinaire que nous n'avions pas déjà et pour prouver cela je crois devoir donner ici les paroles prononcées en cette Chambre par l'honorable député de Jacques-Cartier, à la session de 1909-1910, à la page 2991 des Débats de cette session, quand il dit:

Je ne trouve rien d'extraordinaire dans le projet de loi présenté, rien que nous n'ayons pas déjà dans nos statuts, si ce n'est l'article 18, aujourd'hui l'article 22 de la loi de 1910.

Voyons la différence, monsieur l'Orateur, qu'il peut y avoir entre l'article 79 de l'ancienne loi et l'article 22 de la nouvelle qui la remplace.

22. Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale ou toute partie de la force, en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît a propos de le faire à raison de circonstances critiques.

23. En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

24. Lorsque le Gouverneur en conseil appellera la marine ou quelque partie de la marine, à l'activité, ainsi que prévu aux deux articles précédents, si, par suite d'un ajour**nement ou d'une prorogation à une date ne** devant pas arriver avant dix jours, le Parle**ment n'est pas alors en session, il sera lancé** une proclamation convoquant les chambres dans un délai de quinze jours, et le Parlement, en conséquence, se réunira et siégera le jour fixé par cette proclamation, et continuera à siéger comme s'il avait été ajourné ou prorogé à ce jour.

Voici maintenant l'article 79 de l'ancienne loi:

79. Sa Majesté peut appeler, en tout ou en partie, la milice au service actif, dans ou hors le Canada, lorsque la chose est en aucun temps jugée à propos, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection, ou d'appréhension d'aucun de ces dangers; et les miliciens ainsi appelés au service actif continueront de servir pendant au moins une année à compter de la date à laquelle ils auront été appelés au service actif, si on l'exige, ou, pour une période plus longue que Sa Majesté fixera:

2. Sa Majesté peut, au besoin, ordonner à toute division régimentaire d'avoir à fournir le nombre d'hommes requis, soit comme remplaçants, soit pour remplir les vides dans les corps en activité de service:

3. Lorsque la milice est, en tout ou en partie, appelée au service actif, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection, Sa Majesté peut la placer sous les ordres du commandant de ses troupes régulières en Canada:

4. La milice active, ou tout corps ou détachement de corps de cette milice, peut être appelée à l'activité, avec ses armes et munitions, en vertu de règlements spéciaux ou généraux faits par le Gouverneur en conseil, pour faire le service de gardes d'honneur, d'escortes ou de gardes et sentinelles, ou pour tirer des salves, dans les cas suivants, savoir:

(a) A l'ouverture ou à la prorogation de toute session du Parlement du Canada, ou de la législature d'aucune province du Canada;

(b) Pour être de service près du Gouverneur général du Canada, ou de tout membre de la famille royale pendant son séjour au Canada;

(c) Pour garder un arsenal ou tout autre lieu, dans lequel des armes, canons, munitions ou autre matériel de guerre sont déposés;

5. Le Gouverneur en conseil peut établir des règlements à l'effet d'appeler à l'activité tout corps ou détachement de corps de la milice active, pour faire le service de gardes ou sentinelles à la résidence du Gouverneur général, ou de tout membre de la famille royale pendant son séjour au Canada.

On a prétendu dans cette Chambre et dans certaines provinces de ce Dominion que cette loi était une loi séparatiste et qu'elle était ainsi faite parce que l'honorable premier ministre d'alors, sir Wilfrid Laurier, était Canadien français, et par conséquent déloyable à la couronne britannique, pendant que, dans la province de Québec, nos adversaires clamaient sur tous les tréteaux que sir Wilfrid Laurier était vendu à l'Angleterre et qu'il sacrifiait notre autonomie conquise au prix de tant de sacrifices pour le plaisir de recevoir une

décoration du gouvernement impérial ou de Sa Majesté.

Séparatistes, Monsieur l'Orateur, les Canadiens français ne le sont pas. Au contraire, Monsieur l'Orateur, s'il y a dans le Dominion du Canada une nation qui n'est pas séparatiste, ce sont les Canadiens français. Nous n'avons pas intérêt à changer d'allégeance, monsieur l'Orateur, nous vivons en paix, avec nos droits et privilèges garantis, nous conservons notre langue française intacte, nos usages et nos coutumes, et nous pratiquons notre religion avec toute la tranquilité qu'un peuple peut désirer. Par conséquent, si nous ne sommes pas impérialistes tels que le voudrait mon honorable ami de Queen-Sunbury (M. McLean), nous ne sommes pas séparatistes, mais nous sommes avant tout Canadiens.

Je disais, il y a un instant, monsieur l'Orateur, que la loi de la marine de 1910 ne différait pas de celle que nous avions déjà. Cependant, il y a un point sur lequel elle diffère et c'est ceci: L'ancienne loi établissait le service obligatoire, pendant que la nouvelle établit le service volontaire seulement. Quant à l'article 22 qui permet en cas sérieux d'urgence de mettre la marine ou une partie quelconque de la marine à la disposition de Sa Majesté pour service dans la marine de Sa Majesté, l'ancienne loi donnait absolument ce privilège. Cependant, monsieur l'Orateur, malgré que le gouvernement du temps ne faisait rien qui n'existait déjà, l'on fit dans la province de Québec une campagne de préjugés contre le gouvernement d'alors, et contre ceux qui l'avaient supporté. L'on commença en avril 1910 par une assemblée à Upton, dans mon comté, et là on porta toutes sortes d'accusations contre sir Wilfrid Laurier et moi-même. On renouvela la dose dans le cours du mois de juillet 1910 dans la ville même où je demeure, et les mêmes accusations se renouvelèrent. Je ne crois pas devoir dire à cette Chambre les paroles dont on se servait contre le gouvernement de sir Wilfrid Laurier et contre moi-même; mais je citerai certaines phrases de ces discours écervelés, dont on s'est servi dans ces différentes assemblées:

Lorsque dans quinze ans d'ici vos femmes verront venir l'agent du Gouvernement tenant en main cette loi maudite et s'adressant à chacune d'elles, lui dire: "Bonne mère, il vous faut sacrifier vos enfants, non pas pour la défense de la terre natale, mais pour aller combattre sous tous les cieux et sur toutes les mers du globe, pour le drapeau anglais; alors, lorsque, quelques mois plus tard, vos femmes apprendront qu'un projectile autrichien, qu'un boulet de canon japonais ou qu'un boulet allemand aura éventré vos enfants ou qu'ils ont été entraînés dans un précipice ou qu'ils seront tombés sur le pont d'un navire, pensez-vous qu'alors elles diront: "Fort bien, mon mari était rouge et c'est M. Laurier qui a fait voter cette loi. Il a bien fait." Non, elles vous maudiront et ce ne sera que simple justice.

L'Angleterre a été jusqu'à pressurer les colonies, comme le fit jadis la Rome impériale. Les seules libertés dont nous jouissons, il a fallu les lui arracher. L'Angleterre n'a pas conquis le Canada par simple plaisir ou pour y planter la croix du Christ, comme l'a fait la France, mais afin d'y établir des postes de traite et y faire de l'argent. Elle a semé dans le monde, la haîne, les dissensions et les guerres. Nous en avons assez de l'Angleterre et des Anglais.

J'ai passé outre leurs accusations et j'ai pardonné à ces accusateurs, car un grand nombre ne savaient pas ce qu'ils faisaient; ils ne connaissaient pas mieux. Un certain nombre de mes amis se sont laissés entraîner par ces discours et ces déclamations, mais, monsieur l'Orateur, il serait trop tard aujourd'hui pour les faire tomber de nouveau dans la même erreur.

L'on cherche à se défendre, monsieur l'Orateur, de ces préjugés soulevés par eux, en disant être fausses les accusations que l'on porte contre ceux qui en sont la cause. Les aurions-nous entendues de nos oreilles, monsieur l'Orateur, il nous faut accepter ici leur dénégation. Je me permettrai pourtant, monsieur l'Orateur, de vous raconter une petite anecdote. C'était le 1er novembre 1910, dans l'élection partielle de Drummond-et-Arthabaska, j'étais chez moi le matin, alors que le messager du télégraphe m'apporta la dépêche suivante:

J. E. Marcile,
Acton Vale.

Soyez à West Wickham après messe sans faute, rencontrerez Nantel.

(Signé): J. E. PERREAULT.

A la réception de cette dépêche, je me rendis à West Wickham tel que demandé, et à ma grande surprise, je rencontrai là l'honorable député de Terrebonne, aujourd'hui l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel). Une assemblée eut lieu après la messe et voici comment l'honorable député s'exprimait alors sur la question de la marine. J'ai pris note sur-le-champ de ses paroles, me doutant bien qu'elle me serviraient plus tard. Les voici:

Le gouvernement Laurier a créé une marine à la dernière session, marine canadienne en temps de paix, mais impériale en temps de guerre. On va dépenser des millions pour cette marine, et à quoi servira-t-elle? A prendre vos enfants pour les faire éventrer sur les mers de Chine ou du Japon pour l'Angleterre. La politique de Borden est aussi condamnable que celle de Laurier (et à une interpellation lui disant que Borden était son chef) il répondit: Je n'ai rien à faire avec Borden; je condamne sa politique comme celle de Laurier. Mon chef c'est Monk, et je vous demande à vous libéraux et conservateurs de vous unir à nous pour montrer au gouvernement Laurier qu'il doit abandonner son projet de marine et prendre l'argent pour le progrès du pays. Aidez-nous pour faire rappeler cette loi maudite de la marine.

Voilà, monsieur l'Orateur, les paroles que prononçait alors l'honorable dépété de Terre-

bonne, aujourd'hui ministre dans le Gouvernement dont l'honorable M. Borden est le chef. Son chef d'alors, M. Monk, a résigné, lui, en face de la politique actuelle du Gouvernement, mais l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur qui se proclamait en 1910 son fidèle et dévoué serviteur et suivant, n'a pas cru devoir le suivre dans cette résolution. Il a préféré demeurer avec celui à qui, en 1910, il refusait toute confiance, déclarant sa politique pire que celle de l'honorable chef de l'opposition d'aujourd'hui. Mais, monsieur l'Orateur, l'honorable ministre n'est pas seul à avoir à abandonner les professions de foi politique pendant qu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre. Je pourrais vous citer les paroles de tous ceux qui siègent à votre droite venant de la province de Québec. Mais je ne veux pas prendre inutilement le temps de cette Chambre. Cependant, il est une autre assemblée à laquelle il m'a été donné de prendre part et dont je désire rappeler mon souvenir à cette Chambre. C'était le 10 décembre 1910, dans la cité de Saint-Hyacinthe. Feu M. Beauparlant, mon ami, alors député du comté de ce nom, me pria un jour de me rendre à Saint-Hyacinthe pour le soir du 10 décembre, me disant que nous aurions à faire la discussion avec l'honorable député de Champlain (M. Blondin), et deux autres messieurs; je me rendis, monsieur l'Orateur, avec plaisir à l'invitation, et en effet j'eus le plaisir de faire la discussion dans cette assemblée, et j'entendis de mes oreilles les paroles suivantes prononcées par l'honorable député de Champlain, telles que rapportées dans le "Devoir" du 27 décembre 1910:

Le gouvernement actuel ne règle pas les grandes questions, il les tue et les enterre.

Sa suprême ressource, c'est de dire d'une question qu'elle est morte et enterrée.

Morte et enterrée, la question des écoles du Manitoba. Malgré la voix éloquente qui crie: "Je suis l'éternel blessé et ma tombe est un berceau".

Morte et enterrée la question des contingents où vos fils furent appelés à aller répandre leur sang sur la terre africaine. Non! non!

Vous devrez juger la marine. (La foule crie: On ne votera pas pour la marine.)

.. ..

résolution est contraire à la Constitution et aussi à la politique émise par tous les gouvernements qui se sont succédé depuis la Confédération jusqu'à ce jour, à quelque parti politique qu'ils appartiennent.

Je suis d'opinion de plus que nous n'avons pas le droit de prendre l'argent du peuple du Canada, au montant de 35 millions de dollars, pour le mettre à la disposition d'un peuple étranger.

On a donné pour raison qu'il y avait urgence pour cette dépense, lorsque le premier ministre a proposé sa résolution; plus tard on s'est aperçu que l'urgence ne prenait pas, et on a inventé le besoin. Le besoin, monsieur l'Orateur, de donner 35 millions de dollars à une nation qui a l'avantage et le pouvoir, avec ses revenus ordinaires, de payer toutes ses dépenses courantes, et en plus de payer par les surplus de son administration, $275,000,000 sur sa dette nationale dans l'espace de quatre ou cinq ans, est un besoin assez extraordinaire, on l'avouera. Je dis, monsieur l'Orateur, qu'une nation qui possède une telle position financière n'est pas dans le besoin.

Il est curieux de voir qu'à chaque occasion que l'on veut faire quelque chose en Angleterre, on invoque toujours le péril allemand. Et à ce propos j'ai été un peu amusé d'entendre l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier), nous dire ici que nous devions voter avec empressement ces 35 millions, parce que l'Allemagne n'était qu'à douze heures des Iles-Britanniques, et qu'elle n'attendait que le moment favorable pour tomber sur elles; mais qu'avec ces 35 millions le Canada démontrerait à l'Allemagne qu'il lui était dangereux d'avancer parce que nous étions là, et, disait-il, nous assurons la paix universelle pour l'avenir.

Vraiment, monsieur l'Orateur, je n'aurais jamais cru que l'argent canadien eût autant de portée, et surtout, je n'aurais jamais pensé que le ministre de Postes pût se bercer d'une telle illusion.

Non, vraiment, si 35 millions étaient suffisants pour garantir la paix universelle, n'y a-t-il pas, monsieur l'Orateur, un nombre considérable de pays, ayant beaucoup plus d'intérêt que nous à la paix universelle, qui pourraient donner deux, trois et même quatre fois ce montant, et cela serait encore un bon marché pour eux.

Non, monsieur l'Orateur, ce que le Gouvernement a voulu faire, a été de démontrer au peuple qu'il pensait autrement que nous; il a voulu laisser de côté la loi de 1910 en ce qui concerne la construction des bâtiments de guerre. Mais, il lui fallait faire quelque chose, et alors il a inventé le péril allemand pour se donner un semblant de raison pour cette demande de 35 millions de dollars.

Ceux qui ont suivi les journaux depuis la date du 5 décembre dernier savent à quoi s'en tenir aujourd'hui sur ce prétendu péril. Si je puis en juger par les rapports des journaux, ces jours derniers, le chancelier allemand serait prêt à conclure une entente amicale avec la Grande-Bretagne relativement à la construction des navires de guerre. Ce n'est donc pas aussi malin qu'on le prétendait. Et, monsieur l'Orateur, si nous devons juger le peuple allemand par ceux qui habitent parmi nous, nous devrions avoir une toute autre opinion de ces gens que celle de mon honorable ami le ministre des Postes.

Je dis donc, monsieur l'Orateur, qu'il n'y a pas de besoin immédiat, et encore moins d'urgence, et, par conséquent, je ne vois pas pourquoi nous demanderions aux cultivateurs et aux ouvriers de ce pays, qui payent la plus grande partie des taxes, formant notre revenu, de se saigner de $5 pour chaque homme, femme et enfant, ce que représente cette contribution de 35 millions,—c'est à peu près ce que représente ce montant—pour les faire gagner par les ouvriers d'Angleterre.

Que diriez-vous, monsieur l'Orateur, si la ville d'Ottawa, n'ayant aucun moyen de protection contre le feu, votait un montant, supposons, de $500,000 ou même de $100,000 à la cité de Montréal ou à la cité de Toronto, pour lui aider à se protéger contre l'incendie? Vous seriez avec moi, n'est-ce pas, pour dire de la ville d'Ottawa: mais, pourquoi n'emploie-t-elle pas ce montant pour se protéger elle-même, et nous aurions raison.

Dans différentes localités du Dominion, on offre des boni pour favoriser l'établissement d'industries, afin de donner de l'augmentation à notre localité, et en même temps de favoriser l'industriel; pourquoi le Gouvernement n'imiterait-il pas ces localités? et pourquoi ne donnerait-il pas une aide efficace à l'établissement de bassins de radoub dans le pays, si, toutefois, il ne désire pas prendre lui-même l'initiative pour la construction de bateaux en fer. Je suis convaincu qu'en offrant une aide proportionnée à la grandeur de l'entreprise il aura l'approbation de ce côté-ci de la Chambre.

Cette politique de contribution, monsieur l'Orateur, n'a pas, que je sache, reçu l'approbation du peuple jusqu'à ce jour, car aucun gouvernement jusqu'à celui qui maintenant gouverne n'a jamais pensé à prendre une telle position, par conséquent je trouve la motion de mon ami l'honorable député de Maisonneuve, M. Verville, opportune et je voterai avec plaisir en faveur de cette motion, car elle la soumet au peuple par une élection générale.

Je voterai contre la résolution et la motion de l'honorable premier ministre parce que je trouve cette politique anti-canadienne, contraire aux intérêts de mon pays et croyant que les résultats futurs seront sem-

blables à ceux arrivés pour les treize colonies situées au sud de notre frontière.

Je voterai donc, monsieur l'Orateur, pour l'amendement de l'honorable chef de l'opposition parce qu'il conserve les principes absolument canadiens, parce qu'il maintient les principes d'autonomie et de contrôle des deniers du peuple pour lesquels nos pères ont combattu jusqu'à verser leur sang pour leur obtention. Je voterai pour l'amendement, monsieur l'Orateur, parce qu'il consacre le principe politique de tout un peuple, exprimé en cette Chambre par ses représentants le 29 mars 1909, tandis que la politique de nos amis siégeant à votre droite, monsieur l'Orateur, n'est que la politique d'un certain clan et ne rencontre aucunement les désirs du peuple du Canada. Je dirai, en terminant, comme le poëte, monsieur l'Orateur, O Canada, mon pays, ma patrie, et mes amours!

M. JOSEPH DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville) (texte): Monsieur l'Orateur, si je me lève pour adresser la parole sur un sujet presque épuisé, c'est que la question qui nous occupe en ce moment est d'une importance tellement considérable, qu'il me semble du devoir de tous ceux qui détiennent un mandat de représentant du peuple, d'exprimer pleinement et entièrement leurs vues afin qu'il ne soit pas dit, plus tard, que, sur une question aussi grave, aussi grosse de conséquences, on aurait pu agir à la légère, avec indifférence ou avec lâcheté, et j'ose espérer que d'ici à la fin du présent débat, nous entendrons l'expression d'opinion de tous les différents groupes qui composent la représentation, ce qui n'a pas encore été fait. Car, monsieur l'Orateur, de quoi s'agit-il en ce moment? sinon de donner au Canada une orientation politique nouvelle, pourquoi ne pas nommer les choses par leur nom. Pourquoi ne pas dire tout haut ce que l'on pense tout bas? —ce n'est pas un acte passager, nécessité par le cas fortuit, par la force majeure, qu'on nous demande d'accomplir; c'est, au contraire, l'énoncé d'un principe qui devra être considéré comme l'expression du sentiment raisonné et du jugement de sang-froid du peuple, sanctionné et ratifié par son application immédiate sous la forme d'un don de 35 millions à l'Angleterre.

Et c'est ainsi que devra être jugée la politique du Gouvernement actuel quand la question d'urgence n'est même plus discutée et est tombée sous le ridicule.

La contribution que le Gouvernement entend faire, savoir: Donner 35 millions à l'Angleterre, soit $1,000,000 par mois pendant trois ans, ou $33,000 par jour ou $1,500 piastres par heure pendant environ 1,100 jours—pour me servir des arguments de nos adversaires dans la province de Québec, pendant la dernière lutte électorale—ce qui représente la valeur d'environ trois comtés, cette contribution, faite dans les circonstances actuelles, peut-elle être considérée comme une politique provoquée par une nécessité? Ne nous payons pas de mots, et voyons si cette contribution peut revêtir un caractère d'urgence.

Et pour traiter ce point, je ne ferai pas la comparaison entre la force navale de l'Angleterre et celles des autres puissances d'Europe et d'ailleurs; je ne rechercherai pas si l'Allemagne a changé son programme de constructions navales dans les dix ou douze derniers mois. Non, je m'en tiendrai purement et simplement à ceci.

On nous demande de donner $35,000,000 à l'Angleterre, et on nous dit que c'est parce qu'il y a urgence. Est-ce qu'il peut y avoir urgence à donner $35,000,000 à l'Angleterre, à moins que l'Angleterre ait besoin d'argent? Et peut-elle en avoir besoin, à moins d'en manquer? Or, personne ne voudrait faire à l'Angleterre l'injure de prétendre qu'elle n'a pas d'argent, et nous surtout qui savons que ces $35,000,000, nous ne les toucherons même pas, nous ne les enverrons même pas, mais que, directement ou indirectement, nous devrons les emprunter en Angleterre et que, en réalité, nous dirons à nos prêteurs: "Gardez vos 35 millions, nous reconnaissons vous les devoir, nous vous donnons notre billet et nous n'avons à considérer en ce morêts."

Urgence à envoyer 35 millions à l'Angleterre, quand nous savons que, depuis les cinq dernières années, elle a diminué sa dette de plus de 300 millions et que nous augmentons la nôtre chaque année.

Urgence d'envoyer de l'argent, quand nous savons que nous faisons venir d'Angleterre les capitaux nécessaires au développement de notre pays.

Urgence! quand l'Angleterre, par ses représentants autorisés (et seuls autorisés) déclare qu'elle peut pour des années à venir faire face à toutes éventualités.

Non, il n'y a rien dans tout cela qui ressemble, de près ou de loin, à l'urgence; et nous n'avons à considérer en ce moment qu'une misérable politique d'expédients.

Et comment a-t-elle été enfantée, cette politique? Ah! je regrette de dire que les chefs conservateurs n'ont pas eu plus de dignité et ne méritent pas plus de confiance que les autrefois-nationalistes, qui font partie maintenant de la députation.

En effet, qu'a-t-on vu? et il est bon de répéter ces choses pour les graver dans l'esprit de tous. Sur la proposition du chef de l'ancien Gouvernement, pour la création d'une marine canadienne, le 29 mars 1909 —unanimité de la Chambre.

Et il y a plus. La proposition Laurier n'allait pas assez loin—la résolution disait bien "organisation d'une marine canadienne", mais pour le chef du Gouvernement actuel, avec ces termes, ça pouvait

traîner, l'obligation de commencer n'était pas assez explicite, il demanda donc au très honorable chef du gouvernement d'alors d'ajouter après le mot "organisation" le mot "rapide".

Puis il prononça sur la question un grand discours contre la contribution; je ne puis résister au désir d'en citer un extrait bien connu, il est vrai, mais qui aura en français une saveur toute spéciale; jusqu'à présent, on ne l'a cité qu'en anglais. D'ailleurs, le répéterais-je qu'il n'y aurait aucun mal, et dans les choses de ce genre "Bis repetita placent."

Le 29 mars 1909, l'hon. M. Borden disait à la Chambre des communes (nous traduisons du "Hansard", version anglaise):

Je suis parfaitement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, en autant qu'il a esquissé les grandes lignes de la défense navale du pays. Je suis entièrement d'accord avec lui. Je suis absolument d'opinion, d'abord, que le principe convenable d'après lequel nous devons agir, c'est le principe de la création d'une force navale canadienne à nous propre. Je crois assurément à ce principe.

L'autre principe a été mis à l'épreuve entre l'Australie et la métropole et il n'a fonctionné d'une manière satisfaisante à aucun point de vue. En Grande-Bretagne, on n'a peut-être pas considéré la contribution comme satisfaisante. En Australie, le peuple ne l'a pas approuvé pour cette raison que la Grande-Bretagne s'est vue forcé de demander à l'Australie d'étendre la zone d'opérations de l'escadre de l'Australie aux mers de la Chine et des Indes; et, lorsque cette zone a été ainsi élargie, les Australiens ont cru que la contribution qu'ils payaient depuis plusieurs années n'était pas employée à donner à l'Australie la mesure de protection que demandent ses intérêts.

De sorte que, aujourd'hui, l'Australie a décidé de se construire une flottille de sous-marins et de torpilleurs qui, en cas de guerre, pourraient coopérer avec les croiseurs et les cuirassés d'escadre de la marine britannique. Dans les débats sur cette question, on a fait remarquer que l'Australie, en créant une force de ce genre, procurait une classe de bâtiments qu'il serait très difficile sinon impossible à la Grande-Brtagne de lui envoyer à travers les océans, et que, en se protégeant ainsi, les Australiens procuraient en même temps la meilleure force possible pour la protection de l'empire.

Ainsi, je suis d'accord avec le premier ministre sur ce point, du moins. Je suis également d'accord avec lui sur cet autre point que, d'après moi, la dépense de fonds votés pour cet objet devrait, en somme, rester sous la gestion de notre propre parlement; et que, en votant des crédits de ce genre, et en pourvoyant à une coopération pour la défense avec les forces navales impériales, nous rendrions un service réel à la défense de l'empire, nous ferions notre devoir non seulement envers le Canada, mais envers l'empire tout entier.

Le 1er juillet 1909, M. Borden dit à Londres, en un grand banquet:

La résolution du 29 mars 1909, dans la forme qu'elle a été adoptée, quoique les termes n'aient pas, en apparence, une signification aussi marquée que l'offre d'un ou deux dreadnoughts, a, cependant, posé une politique permanente pour le Canada, sur laquelle les deux partis sont unis, et qui aura de meilleurs résultats pratiques que n'en aurait pu avoir l'offre de dreadnoughts.

Et voilà que maintenant le très honorable premier ministre se pose devant cette Chambre comme le champion de la contribution directe.

On est porté naturellement à se demander dans quelles circonstances s'est opérée cette transformation. Je ne tenterai pas d'expliquer ce qui est inexplicable, mais je dirai cependant ce que j'en pense.

Le groupe, qu'on appelait l'opposition avant le 21 septembre 1911, se composait d'éléments absolument opposés dans leurs idées. On était d'accord sur un point—renverser Laurier—les extrémistes nombreux de ce groupe jugèrent immédiatement du vaste champ d'exploitation de préjugés et de fanatisme que leur fermait l'attitude première de leur chef, savoir: l'acceptation de la politique navale du Gouvernement libéral. Ils ne durent pas manquer de faire au chef de l'opposition d'alors des représentations et de lui faire observer qu'un chef d'opposition ne doit jamais être d'accord avec le Gouvernement, mais tout combattre quand même. A tout événement il revint sur ses déclarations, il le fit graduellement et péniblement et la culbute fût accomplie complètement après six mois de contorsions et se traduisit dans son amendement à la loi navale de 1910, amendement qui contient un peu toutes sortes de choses, puisqu'il était l'essence de ce que l'on peut extraire d'un amalgame de contradictions. Par exemple, pour donner 20 millions, 35 millions, 40 millions, deux fois, trois fois le coût d'une marine canadienne, pas besoin de plébiscite, aucune nécessité de consulter le peuple, mais pour faire une marine canadienne qui aurait coûté 15 millions, qui nous resterait, dont la construction au pays signifierait le développement de nos industries et un bénéfice considérable pour l'ouvrier, plébiscite nécessaire, il fallait consulter le peuple. Le don était pour les jingoes et les ultra-loyaux, le plébiscite pour les nationalistes.

Les jingoes furent satisfaits du moment qu'on promettait de donner tout de suite une grande somme à l'Angleterre, ils étaient pleinement satisfaits, d'autant plus qu'ils devaient croire qu'il n'en resterait plus après cela pour la marine canadienne.

Les nationalistes ne le furent pas apparemment, bien que si nous devons juger par ce que nous avons vu et ce que nous voyons aujourd'hui, ce que nous avons entendu et particulièrement ce que nous n'avons pas entendu, ils étaient satisfaits, du moins intérieurement; mais au point de vue de la tactique ils ne devaient pas l'être et ne

le furent point et ils déclarèrent que la politique Borden était encore plus néfaste que celle de Laurier, laissant croire à leurs gens qu'ils étaient plus loin de Borden que de Laurier, parce qu'ils savaient que leurs gens étaient plus près de Laurier que de Borden. Cependant, la tactique Borden eut quelque succès, car quelques-uns de ces soi-disant nationalistes, se servant de la partie de l'amendement Borden concernant le plébiscite, disaient: "M. Borden est aussi pour le plébiscite, il s'est rallié à l'idée de M. Monk". Hélas, oui! quel ralliement! que M. Monk a été forcé de déserter, que le ministre du Revenu de l'intérieur aurait démissionné s'il eût été possible de faire élire un ministre à sa place, de même pour l'honorable ministre des Postes; quel ralliement! que l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a pu s'écrier l'autre jour dans cette Chambre, sans qu'il s'élevât aucune protestaton, sans aucune contraction de figure chez quelqus-uns au moins à la droite de l'Orateur: "Comment l'honorable chef de l'opposition peut-il prétendre que le nationaliste a triomphé, quand précisément la chose même que le nationaliste abhorre est incrusté dans le bill et que la seule chose qu'ils pourraient, à la rigueur, admettre—une marine canadienne—il n'y en a pas trace dans le bill." Mais il ne faut pas anticiper—je reviens donc à l'ordre d'idées que je m'étais tracé.

A quel spectacle avons-nous assisté dès l'ouverture de la première session après les élections de 1911? Le groupe des députés nationalistes qui s'étaient fait élire uniquement pour combattre tout gouvernement favorable à une politique navale quelconque et combattre à mort comme on savait combattre le gouvernement Laurier, non pas seulement avant l'adoption d'une loi, mais surtout après, ce groupe de députés qui avait limité sa campagne politique à la question de la marine, faisant de cette question son unique préoccupation et qui la donnait comme l'unique raison de son entrée dans la politique, qui devait, par conséquent, être oppositionniste, demanda d'être placé à la droite de l'Orateur et, sans compromis, sans promesses, devint le fervent appui du Gouvernement actuel dont il est l'unique soutien, car sans lui le ministère ne pourrait tenir debout pendant deux semaines, et nous aurions ainsi nécessairement une consultation populaire.

Et voici maintenant que grâce à l'appui de ce groupe, le chef du Gouvernement actuel entreprit l'exécution de la partie jingoe de son programme, c'est-à-dire, la contribution directe et permanente, présentée comme d'urgence, tant elle répugne qu'il faille la couvrir du manteau de l'urgence pour l'excuser, car, enfin, monsieur l'Orateur, cette contribution de 35 millions ne pouvant être considérée comme une politique d'urgence, pour les raisons que j'ai données tout

à l'heure, constitue un précédent et l'énoncé d'une politique permanente; sans urgence, elle ne signifie et ne peut signifier que la reconnaissance de l'obligation pour le Canada de contribuer au maintien de la marine impériale au moyen de versements de sommes d'argent, quelle autre signification peut-on lui donner? quelle autre conclusion logique peut-on tirer? Or, monsieur l'Orateur, je vous le demande, la contribution est-elle digne du Canada, colonie autonome de l'Angleterre? La contribution est contraire au principe du gouvernement responsable dont nous jouissons.

Le Canada est une nation, a-t-on dit et redit, si non en droit, du moins en fait—une nation qui en paie une autre pour se défendre? Quand dans l'histoire du monde avons-nous vu quelque chose de semblable?

La contribution est une atteinte à notre autonomie, c'est un coup presque fatal au gouvernement responsable, dont l'un des principes fondamentaux, je dirai, le principe fondamental, consiste dans le droit absolu, le devoir de diriger la dépense des deniers publics, pour pouvoir en rendre un compte détaillé aux contribuables. La contribution est aussi dérogatoire à l'autonomie que le serait l'action du Parlement, s'il jugeait à propos de décréter de remettre au gouvernement britannique l'administration de notre milice, de nos chemins de fer, de nos douanes. La contribution constitue une délégation de pouvoir et de devoir qui jure avec les principes du gouvernement constitutionnel dont nous jouissons, et voilà pourquoi nous disions aux électeurs avant septembre 1911—que renverser Laurier serait une erreur fatale. Voilà pourquoi les nationalistes proclamaient la politique Borden comme étant la plus néfaste pour l'avenir de notre pays.

Que vont faire les nationalistes sur le vote que nous donnerons bientôt sur la résolution que nous sommes actuellement à considérer?

Il ne faut pas être bien observateur pour le deviner.

Qu'ont-ils fait jusqu'à maintenant sur cette importante question navale, ont-ils combattu le projet du Gouvernement, ont-ils essayé de le tuer par une discussion soutenue, par un combat acharné, comme devaient leur commander leurs convictions, s'ils étaient sincères?

Ils sont restés muets comme des carpes, et si quelqu'un d'entre eux a le courage de dire quelque chose, ce sera pour déplorer de se voir dans la triste obligation de se séparer momentanément de son parti—momentanément bien entendu—ce qui permettra de mesurer l'étendue de leur sincérité.

Puis un certain nombre d'entre eux, pour sauver leur peau, voteront contre le Gouvernement, mais pas en nombre suffisant pour ébranler le ministère, et immédiatement après on provoquera d'une façon ou

d'une autre un vote de confiance au Gouvernement pour permettre à ceux-là d'exprimer sans retard leur admiration et leur amour pour ce même Gouvernement qui pour eux viendra de commettre presque une iniquité, et ainsi les brebis égarées pourront rentrer au bercail.

Voilà ce qui arrivera, sans aucun doute, puis l'organe nationaliste le "Devoir", en présence de tout cela, continuera à crier à la conspiration Laurier-Borden comme s'il n'était pas lui-même l'âme de la seule et véritable conspiration.

Jetons maintenant un coup d'œil sur le programme naval du parti libéral.

En 1909, l'opinion, je ne dirai pas unanime, mais générale était qu'il était temps pour le Canada de commencer à faire quelque chose dans le sens de sa défense navale. On croyait généralement que nous étions rendus à cette période prévue par les pères de la confédération où le Canada devait songer à compléter sa défense. De même que depuis 1867, on avait, conformément aux vues des pères de la confédération, organisé notre milice, c'est-à-dire notre défense territoriale, ainsi on croyait, comme on croit aujourd'hui, que, par l'accroissement d'importance de notre pays, l'augmentation de sa population et l'avenir brillant qui lui semble réservé, nous étions rendus à ce point de développement qu'il nous fallait songer à prendre des moyens complémentaires de protection et de conservation; ce que nous avions fait pour la milice, nous devions le faire pour la marine.

Depuis la cession du Canada, jusqu'à il y a une cinquantaine d'années, l'Angleterre se chargea elle-même de notre défense territoriale, mais du moment qu'elle a cessé, ce devoir nous incombait naturellement et nous l'avons rempli, je dirai, avec satisfaction et fierté.

De même pour la défense navale, depuis la cession jusqu'à il y a cinq ou six ans, nous recevions la protection unique de l'Angleterre, qui avait établi ici deux stations navales dont l'une à Esquimalt sur le Pacifique et l'autre à Halifax sur l'Atlantique.

Personne ne croira que l'Angleterre tenait ici deux stations navales dans le seul but de dépenser de l'argent, mais au contraire tous admettront qui si elle en a agi ainsi, c'est qu'il y avait nécessité, et s'il y avait alors nécessité quand le pays était pauvre, inconnu et sans population, tous admettront également que la nécessité est aujourd'hui plus grande qu'elle ne l'était alors, à cause de l'importance augmentée du Canada.

Des circonstances particulières ont forcé l'Angleterre à rappeler ses flottes, et nous sommes restés complètement à découvert. N'est-il pas alors nécessaire, n'est-il pas naturel que, comme nous l'avons fait pour la protection de notre sol, nous nous protégions sur mer, puisque les deux seuls moyens de protection sont l'armée et la marine et que ces deux systèmes doivent être concurrents pour être effectifs dans un pays borné comme le nôtre par trois océans et sillonné de grands fleuves.

Le gouvernement libéral avait donc décidé de remplacer les bâtiments de guerre que l'Angleterre avait été forcée d'enlever de nos côtes, et cela au moyen d'une loi donnant au Gouvernement canadien la direction absolue de notre marine, affirmant d'une façon absolue notre autonomie. Voilà notre politique et toute notre politique et qui dira qu'elle n'est pas rationnelle et patriotique.

Il y a dans cette loi une disposition qui permet au Gouvernement de mettre notre marine à la disposition de l'Angleterre dans le cas de danger pour sa suprématie; quelques-uns se sont scandalisés en apparence. Je dis "en apparence" de propos délibéré, car je reconnais à ceux-là trop d'intelligence pour croire qu'il en fût autrement. Je tiens à faire remarquer ici que tout ce qui séparait les nationalistes de nous sur la question navale, c'était cette clause nous permettant d'aider l'Angleterre en temps critique, comme le démontre cet extrait d'un article du chef du groupe nationaliste, M. Henri Bourassa, qui se lit comme suit: "S'il s'agissait d'une flotte canadienne pour la défense du Canada, sous le contrôle du Gouvernement canadien, je n'aurais objection ni à la clause 17, ni à la clause 19, ni au bill tout entier". Donc ce qui les séparait, c'était cette clause facultative d'aider l'Angleterre.

Comment? Nous, une colonie de l'Angleterre, nous n'aurions pas dû mettre cette clause facultative? Comment! on se scandalise quand nous n'avons même pas été aussi loin que certaines nations absolument indépendantes comme la France et la Russie, par exemple, qui s'obligent, remarquez bien, à prêter leur concours à l'Angleterre en temps critique.

Et ceux qui se scandalisaient ainsi étaient pourtant des partisans du lien colonial.

Pourquoi aider l'Angleterre au maintien de sa suprématie? La question ne se pose même pas après réflexion. Nous sommes une colonie de l'Angleterre, nous sommes heureux et satisfaits de l'être, nous ne voudrions actuellement pour rien au monde changer notre allégeance, nous voulons donc la continuation de cet état de choses, et nous savons que la perte de la suprématie maritime par l'Angleterre signifierait la fin de tout cela.

Nous sommes intéressés au maintien de cette suprématie, parce que nous sommes intimement liés à l'Angleterre au point de vue national comme au point de vue commercial, et nous savons que si l'Angleterre était vaincue sur les mers cela signifierait la démembrement de son empire et par conséquent le bouleversement de notre existence nationale, bouleversement redoutable

surtout pour nous Français et catholiques jouissant ici de la liberté religieuse et du droit de parler notre langue même dans les conseils de la nation.

Nous savons que la défaite de l'Angleterre signifierait la ruine de son commerce, et par conséquent la ruine de notre commerce avec elle, et nous ne pouvons oublier que nous faisons en Angleterre un tiers de nos exportations totales. Voilà pourquoi nous ne serions pas assez sans-cœur et assez insensés pour rester indifférents et froids dans les jours de difficulté et de danger et voilà pourquoi nous avons dit que nous étions prêts à faire notre part, puisque nous étions si directement intéressés.

Voilà quant à l'obligation, voyons maintenant quant à l'efficacité du système établi par cette loi.

L'établissement d'une marine canadienne sera, d'après moi, d'un grand bout le moyen le plus pratique non seulement au point de vue de notre propre protection, ce qui est évident, mais aussi au point de vue de l'aide que nous pouvons être appelés à donner à l'empire. Le principe d'une marine locale triomphera, d'ailleurs, ceci est aussi clair que le soleil.

On a ridiculisé en certains quartiers la marine Laurier—c'était pourtant le même système que celui adopté par l'Australie, et dont le chef du Gouvernement actuel admirait l'efficacité.

Construire chez nous pour notre protection, c'est débarrasser l'Angleterre de cette protection, voilà notre contribution. L'Angleterre n'a pas besoin, dans les combats décisifs sur la haute mer, avec son immense flotte, des bâtiments de guerre que nous pouvons avoir, mais ce dont elle a besoin, par exemple, c'est la protection du commerce maritime.

En ayant sur nos côtes du Pacifique quatre ou cinq bons vaisseaux de guerre, et sur l'Atlantique six ou sept bons navires, nous mettons l'ennemi dans l'impossibilité de songer même à molester nos bâtiments marchands—pour la raison bien simple que cette nation devrait concentrer contre la flotte anglaise tous les navires propres au combat dont elle pourrait disposer, tandis que si nous n'avons aucun navire de guerre pour la protection de nos batiments marchands, alors il suffirait pour l'ennemi (et c'est ce qui arriverait naturellement) de rafistoler, de réparer quelques vieux bateaux, quelques vieilles canonnières démodées pour venir avec ses bateaux insignifiants enrayer notre navigation, saisir nos bâtiments, etc., ce qui ne saurait arriver si nous avions quelques batiments de guerre sur nos côtes, à cause de l'impossibilité pour la nation ennemie de disposer contre nous de bons vaisseaux de guerre, puisque ceux qu'elle pourrait avoir devront être dirigés tous, sans exception, contre la flotte anglaise à l'endroit décisif.

Donc, une marine locale peut être effective, je dirai plus, sera la plus effective.

On dit: "Mais ça prendra du temps pour faire une marine". M. Pelletier disait dans cette Chambre, le 13 décembre dernier, qu'il faudrait douze ans pour construire la marine Laurier de 1910. Peut-être, ça devrait prendre vingt ans, peu importe; il n'y a pas un pays au monde où on a trouvé une marine toute faite, il a fallu du temps, il en faudra ici et nous le prendrons, ne dépensant annuellement que proportionnellement à nos moyens, mais il faut commencer.

Voilà la politique du parti libéral et je crois que c'est une politique sage et prévoyante.

La proposition du parti conservateur, c'est l'absorption du Canada dans l'empire avec la perte absolue non seulement de notre argent, mais de notre autonomie et de nos libertés politiques si chèrement payées par nos ancêtres.

La proposition du parti libéral, c'est le développement logique de notre autonomie nationale, c'est l'affirmation de notre existence comme nation et c'est le sacrifice accepté d'une dépense qui doit être employée à faire ce que la nation canadienne se doit à elle-même, sacrifice dont le fardeau sera cependant allégé par la compensation que nous trouverons dans l'établissement d'une industrie nouvelle considérable qui aidera à la prospérité du pays.

Avec la politique conservatrice, nous serons Canadiens, s'il en reste. Et l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) a traduit la mentalité de son parti, quand il s'est écrié: "C'est beaucoup que d'être Canadien, vous en êtes fier et je le suis moi-même, mais il y a quelque chose de mieux, c'est d'être un membre actif de l'empire britannique".

Avec la politique libérale, nous serons Canadiens avant tout, et l'honorable député de South-Renfrew (M. Graham) a pu traduire ainsi la mentalité du parti libéral: "Je suis fier de ma qualité de citoyen anglais et encore plus fier de mon titre de Canadien".

Quant à moi, au nom de mon comté, dont je crois être le fidèle interprète en ce moment, je proteste avec toute l'énergie dont je suis capable contre l'action que veut consommer le Gouvernement actuel, et je ne crains pas de dire que l'attitude des partisans de la contribution directe, est réactionnaire, rétrograde, anti-nationale, et je déplore d'avoir à constater combien peu nous avons fait de chemin dans la formation d'un mentalité canadienne.

M. P. E. LAMARCHE (Nicolet): Monsieur l'Orateur, je me propose d'attendre la motion de la 2e lecture du projet de loi pour faire connaître mes vues et celles

de mes commettants sur cette question de la défense navale. Le sous-amendement proposé par l'honorable représentant de Maisonneuve (M. Verville) signale un aspect tellement important de ce problème qu'il me paraît opportun, au point où nous en sommes, d'expliquer en quelques mots l'attitude que j'ai l'intention de prendre lorsque la Chambre sera saisie de ce sous-amendement.

Je suis devenu adversaire du programme naval du Gouvernement actuel, lorsque ce programme n'était encore qu'à l'état d'embryon. Il a été dévoilé par un discours prononcé en cette Chambre par mon honorable ami le premier ministre, alors chef de l'opposition. D'après ce discours, il était facile de prévoir le contenu du présent bill, mais le montant de notre contribution avait été fixé approximativement à $20,000,000. L'augmentation de cette contribution à $35,000,000 a considérablement affecté la mesure. Elle n'en a pas modifié le principe, et cela n'a changé ni mon attitude ni mes idées à ce sujet. J'ai, dans le passé, combattu le programme de mon très honorable ami le chef de l'opposition, et le fait que le très honorable député a suggéré, sous forme d'un amendement au projet de résolution, la construction de deux escadres autour du "Rainbow" et du "Niobé", n'a pas fait de moi un partisan de la proposition de la gauche. Je suis, cependant, d'accord avec mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville) lorsqu'il dit que cette proposition devrait être soumise au peuple, mais je ne partage pas son opinion lorsqu'il donne implicitement à entendre, dans son discours sur le sous-amendement, que le programme de son parti, programme dont il fait l'éloge, devrait être exempt de cet appel au peuple. Si l'amendement de l'honorabe député de Maisonneuve n'était pas lié à un programme que je désapprouve, il recevrait mon appui cordial, mais comme il forme un tout avec la motion de l'honorable chef de l'opposition, je vais donner mon vote contre ce sous-amendement.

Je voterai aussi contre l'amendement du très honorable chef de l'opposition. J'ajouterai qu'avant que ce débat se prolonge beaucoup, les députés qui croient réellement à l'à-propos d'un appel au peuple, auront l'occasion de voter sur un amendement qui servira, non pas à venir en aide à un parti politique, mais à démontrer quels sont ceux qui sont réellement sincères et quels sont ceux qui ne le sont pas.

Reprise de la séance.

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

M. B. B. LAW (Yarmouth) (N.-E.): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas de justification à offrir pour prendre part à la discussion de cette grave question qui depuis plusieurs semaines a occupé l'attention de la Chambre. Je le fais pour plusieurs raisons. La première est que je crains que mes commettants puissent peut-être croire que je me suis affilié au club de sourds-muets qui a été organisé de l'autre côté (la droite), sous la direction de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane). En second lieu, je croirais manquer à mon devoir envers les Provinces maritimes, d'où je viens, si je ne disais rien au sujet de cette question.

En premier lieu, je déplore le fait qu'en ce vingtième siècle de civilisation chrétienne, le temps de cette Chambre, ainsi que celui d'autres parlements, soit occupé à discuter les voies et moyens de construire des navires de guerre pour la destruction de la vie et de la propriété. Je crois que notre temps serait beaucoup plus utilement employé à discuter les voies et moyens d'augmenter la force de notre pays en agrandissant nos marchés et en faisant disparaître les restrictions qui entravent aujourd'hui le commerce, afin de permettre à nos cultivateurs et à nos pêcheurs de vendre leurs produits sur le marché le plus avantageux. Je désire discuter la proposition du Gouvernement et l'amendement du très honorable chef de l'opposition au point de vue pratique des affaires.

Il ne m'est peut-être pas nécessaire de dire que je suis entièrement opposé à la proposition d'envoyer à la Grande-Bretagne la somme de $35,000,000. Je crois que c'est faire injure à la fidélité du peuple canadien, et que c'est commettre envers lui une grave injustice aux yeux de l'univers entier, en même temps que c'est tromper le peuple de la Grande-Bretagne. Je puis me figurer le premier ministre et sa suite, lors de leur tournée en Angleterre l'année dernière, se présentant au pied du trône et disant: Nous t'aimons, ô Angleterre! surtout en temps d'élection, lorsque nous pouvons déployer le drapeau et crier notre fidélité afin d'attrapper des votes. En ces occasions, nous pourrions tout faire pour toi, mais maintenant notre enthousiasme s'est refroidi, et le plus que nous puissions faire, c'est de te donner de l'argent pour construire trois dreadnoughts vides, les navires les plus gros et les plus forts qu'il est possible à l'art de construire et à l'argent d'acheter. Mais ne nous demande pas de les construire en Canada, parce que nous ne saurions le faire. Nous n'avons ni l'intelligence ni l'habileté, et en outre, s'ils sont construits en Angleterre, nos amis nationalistes de Québec ne pourront pas entendre le bruit des marteaux, ni les divers bruits résultant de la construction des navires. Il te faut savoir que j'ai dans mon cabinet des hommes qui ne veulent rien entendre en ce qui concerne les navires de guerre pour l'Angleterre et qui, sans le traitement de $7,000 par année qui les rive à leurs sièges, suivraient sans aucun doute M. Monk. Si nous te donnons des navires, nous te donnerons aussi des

canons, mais ne nous demande pas de te donner la poudre ni les hommes pour l'enflammer, car, au Canada, ils sont affreusement rares les hommes qui risqueraient leur vie, à moins que tu ne t'engages à ne pas tirer les canons. Nous pouvons facilement te donner l'argent, grâce au tarif Fielding qui a laissé le trésor débordant lorsque nous avons pris le pouvoir, et nous avons assez d'argent pour payer les trois navires; mais nous voulons stipuler qu'au cas où nous deviendrions un peu gênés, plus peine quelques semaines, parlant dans un banquet, à Londres, disait:

Je soumets à votre appréciation, monsieur l'Orateur, que c'est là une situation humiliante pour le Canada. Cela n'est ni britannique ni canadien. Je ne puis me convaincre qu'il y ait urgence. J'accepte très volontiers et je crois que le peuple du Canada accepte très volontiers les paroles du très honorable M. Asquith qui, il y a à peine quelques semaines, parlant à un banquet, à Londres, disait:

Il n'y a jamais eu, dans l'histoire de la Grande-Bretagne, un temps où elle ait été en de meilleurs termes qu'elle ne l'est aujourd'hui avec toutes les grandes puissances du monde.

Je suis prêt à accepter sa déclaration de préférence aux opinions des honorables députés de la droite qui posent en experts au point de vue naval, mais dont quelques-uns sont tellement loyaux et tellement braves qu'ils pâliraient rien qu'à entendre l'explosion d'un pétard ordinaire. Naturellement, monsieur l'Orateur, je n'inclus pas dans cette remarque l'honorable ministre de la Milice (M. Hughes) car nous savons tous qu'il est allé dans le Sud-Africain et qu'il en est revenu sans un trou de balle dans son armure et sans odeur de poudre dans ses habits. Il m'a fait plaisir, comme cela a dû faire plaisir à tous les membres de cette Chambre, d'entendre le chef de l'opposition discuter cette grande question à un point de vue large et patriotique, et je regrette de dire que des membres du cabinet se sont donnés beaucoup de mal pour introduire dans cette question de mesquines considérations d'intérêt politique. Le plus coupable a été le ministre de la Marine et des Pêcheries et de la Défense navale. Nous aurions pu espérer un meilleur exemple de sa part. Je me serais figuré que le ministre de la Marine et des Pêcheries et de la Défense navale (M. Hazen) avec le ministère duquel cette grande question est plus intimement associée, l'aurait discutée d'une façon large et digne d'un homme d'Etat. Il était très amusant d'entendre l'honorable ministre de la Défense navale s'efforcer de tromper le peuple de la petite province de Nouvelle-Ecosse, en lui donnant à entendre que sous l'égide protectrice du programme naval du Gouvernement, il verrait dans cette province refleurir l'industrie de la construction des navires. Permettez-moi de vous lire, monsieur l'Orateur, ce qu'il a dit en parlant au sujet de cette résolution tel qu'on le voit à la page 1095 des Débats (v. angl.):

Monsieur l'Orateur, je suis originaire de l'un de ces groupes de petites provinces des bords de la mer, où l'on élève de hardis et robustes marins, où le salin de la mer est constamment dans nos narines, où la route illimitée de l'océan est à la porte de chacun, l'attirant au delà de l'horizon, vers des pays lointains. Au temps jadis, ces provinces excellaient dans la construction des navires; les produits de leur habileté se trouvaient dans toutes les mers et dans tous les ports. L'avènement de l'âge de fer a tué cette industrie; le romanesque des jours d'antan est disparu. Mais j'éprouve un singulier plaisir de pouvoir indiquer cette particularité de notre programme qui pourvoit à la renaissance de notre industrie de la construction des navires, et y pourvoit d'après un plan pratique, positif et bien pondéré. Sous son égide protectrice, monsieur l'Orateur, nous pouvons attendre avec confiance le jour où nous verrons de nouveau nos propres navires sillonner les océans lointains, où de nouveau, la mer sera l'héritage indiscuté de l'habitant des Provinces maritimes. Lorsque ce jour viendra, ces navires de commerce battant le pavillon canadien, ces paisibles navires marchands allant et venant comme des navettes dans toutes les mers du globe et reliant entre elles les contrées de la terre dans un tissu de paix et d'harmonie, traverseront les océans, protégés de toute molestation par le pavillon blanc de la marine impériale. Les routes que suivent nos paquebots seront protégées par les navires de notre marine de guerre—qui seront désormais à nous en réalité—et parmi ces grands policiers de l'océan se trouveront les navires canadiens, aidant à partager notre commerce contre toute entrave et notre drapeau contre toute insulte.

Ces éloquentes remarques de la part du ministre de la Défense navale m'ont amusé. Je voudrais lui demander comment il se fait que nous allons faire revivre l'industrie de la construction des navires, en envoyant hors du Canada $35,000,000 de l'argent qui appartient au cultivateur, au pêcheur, à l'ouvrier, à l'artisan, pour aider à l'industrie de la construction des navires dans la Grande-Bretagne et en donnant aux artisans d'outre-mer le travail qui, de droit, appartient aux ouvriers du Canada? J'ai l'honneur de représenter un collège électoral qui, depuis cinquante ans ou plus, a construit, possédé, manœuvré et dirigé ses propres navires. Ces navires ont sillonné toutes les mers et ont visité presque tous les ports du monde entier, et je dois dire, pour l'information des honorables députés qui l'ignorent, qu'à une certaine époque dans l'histoire du petit comté de Yarmouth, dont la population n'est que de 23,000, nous avions, en proportion de notre population, un plus grand nombre de navires que tout autre endroit dans l'univers connu. En ce temps-là, les navires étaient construits dans des conditions très pénibles. Ils étaient manœuvrés par des hommes qui enduraient beaucoup

de misère; et commandé par des hommes d'une volonté énergique, dont un bon nombre ont occupé les plus hautes positions dans le monde maritime. Des navires portant le nom de Yarmouth ont été vus dans toutes les parties du monde, et cependant, monsieur l'Orateur, on nous dit que de gros navires en acier ne sauraient être construits en cinquante ans, dans ce pays. Cette assertion est une appréciation grossièrement injuste de l'intelligence, de l'habileté et de la persévérance du peuple de cette petite province des bords de la mer, dont les ancêtres étaient doués d'une volonté énergique et ont surmonté des difficultés qu'on ne soupçonne même pas de nos jours. Nous sommes un peuple maritime et pourvus, sous tous les rapports, de la matière première et de l'intelligence nécessaire pour construire des navires de toutes classes ou dimensions, et pour fournir les équipages depuis le commandant jusqu'au plus humble des matelots; et si le gouvernement Laurier n'eut pas été défait, nous serions aujourd'hui à construire, dans la Nouvelle-Ecosse, des navires de guerre et des navires marchands, fournissant du travail à un grand nombre d'hommes, développant nos ressources naturelles, et dépensant dans notre propre pays, l'argent qui, d'après le programme du Gouvernement actuel, sera dépensé dans la Grande-Bretagne, pour maintenir les chantiers de navires britanniques, au lieu d'inaugurer au Canada une nouvelle ère de construction de navires. Je dois dire que l'argent qui sera envoyé en Angleterre sera en partie employé à l'achat de plaques de blindage, dont la majeure partie, me dit-on, provient de l'Allemagne, le pays au sujet duquel a eu lieu la majeure partie du présent débat. Nous avons cette matière première en Nouvelle-Ecosse et dans d'autres parties du Canada, et il serait bien préférable de garder l'argent au pays et de l'y dépenser.

En exposant son programme naval, le premier ministre s'est servi du langage suivant qui est rapporté à la page 723 du hansard:

> Où ces navires se construiront-ils? Ils se construiront dans le Royaume-Uni sous la direction de l'amirauté, parce qu'il n'y a pas, à l'heure qu'il est, d'installations suffisantes pour les construire. Les chantiers maritimes dont on a besoin pour la construction d'un dreadnought sont gigantesques, et il serait actuellement impossible de suffire à leur maintien au Canada. En tout cas, la coque seule pourrait être construite dans notre pays, car les machines, le blindage et les canons devraient nécessairement être construits ou fabriqués en Angleterre.

Ce que je viens de déclarer, qu'une grande partie du blindage est obtenu d'Allemagne, ne concorde pas pleinement avec les déclarations du premier ministre.

> La dépense supplémentaire qu'impliquerait la construction au Canada, serait d'environ $12,000,000 pour les trois navires et il serait impossible de calculer les retards qui en découleraient. Personne n'est plus désireux que moi d'aider au développement de chantiers de construction navale au Canada, mais nous ne pouvons pas, pour aucune considération économique ou commerciale, commencer par la construction des dreadnoughts; du reste, nous ne pourrions pas le faire lorsqu'on a besoin de ces navires d'ici à deux ou trois ans au plus, pour donner à l'empire l'appui dont peut dépendre son salut à l'avenir. D'après moi, l'industrie des constructions navales doit, pour réussir au Canada, commencer par des entreprises modestes et pratiques.

A cela je répondrai que, même s'il faut payer plus cher, je suis d'avis de faire construire ces navires au Canada, et cela pour les motifs que j'ai énumérés. Je tiens de la meilleure source que les chantiers anglais sont si occupés de nos jours qu'il est impossible de leur adjuger l'entreprise de la construction d'un navire chargeant à la cueillette et devant être livré dans un délai raisonnable. Le moment est certainement propice pour établir au Canada l'industrie des constructions navales et pour prouver à l'univers que nous pouvons fonder et que nous fonderons des chantiers maritimes pour la construction de nos navires de guerre, ainsi que pour leur entretien.

Je ne saurais approuver l'assertion du chef du cabinet qu'il faudrait au Canada vingt-cinq à cinquante ans pour établir des chantiers de construction navale, et que ces chantiers ne seraient qu'une pauvre imitation de ceux que l'empire possède. nistre si l'Angleterre a toujours eu les chantiers et les moyens de construire des navires qu'elle a aujourd'hui; car il n'est pas dit dans la Genèse, le premier des Livres saints—ceci soit dit pour l'information de la droite—que l'Angleterre construisait des navires à cette époque-là. Commençons donc, et nous devrons nécessairement réussir, n'ayant pas moins d'intelligence, d'habileté et de décision que les autres nations de l'univers. Si les Etats-Unis n'avaient pas commencé à construire leurs propres navires, ils les feraient construire aujourd'hui dans un pays étranger. Imitons leur exemple et, comme eux, construisons nous-mêmes nos navires.

A la page 708 du hansard (v.a.) le premier ministre déplore le fait que le drapeau anglais ne flotte plus sur l'océan Atlantique ni sur l'océan Pacifique. Je rapporte ses paroles:

> Le retrait du pavillon et des navires anglais de tant de parties du monde pour les concentrer dans les eaux domestiques a été nécessaire, mais regrettable. Jadis notre marine de guerre dominait partout et le pavillon blanc était le symbole de notre prépondérance maritime. L'heure n'est-elle pas venue de restaurer l'ancien ordre de choses. Il y a douze ans à peine, sur nos propres côtes, tant de l'Atlantique que du Pacifique, stationnaient de puissantes escadres. Aujourd'hui, le pavillon est disparu du littoral des deux océans.

Je ne conçois pas que le projet de l'honorable premier ministre puisse remédier à cette situation; s'il est sincère, je lui conseille fortement d'adopter le programme du chef de l'opposition, qui nous donnera des navires sur les deux océans, protègera le Canada, procurera du travail aux Canadiens tout en offrant un secours réel à l'empire. Dans les "English Parliamentary Debates," volume 41, n° 102, juillet 1912, je trouve un discours de l'honorable Winston Churchill dans lequel il dit, parlant du budget de la marine pour l'année 1912:

Des préparatifs calmes, incessants, méthodiques, maintenus pendant une suite d'années, peuvent seuls augmenter notre puissance navale, relative. Il ne sert de rien de jeter des millions par la fenêtre, sous l'aiguillon du moment...

Ce que la droite tente de faire.

...avec un geste d'impatience ou dans un état de panique. Une telle conduite ne révèle que votre faiblesse et votre impuissance. Ceux qui réclament à grands prix des dépenses extravagantes, qui croient que le danger auquel nous devons faire face demande à être éloigné ou peut être évité de cette manière, ignorent eux-mêmes la situation navale, ou profitent de l'ignorance des autres.

Je prie les députés de la gauche, ainsi que le représentant de Sunbury-et-Queen (M. McLean), dont le discours a dû porter les Allemands à trembler ou à s'émerveiller de n'avoir pas entendu parler de ce brave colonel auparavant, de réfléchir sérieusement à ces paroles. J'appelle aussi leur attention sur la dépêche suivante, datée de Londres, 8 février, qui démontre à quel point le danger existe en ce moment:

Londres, 8 février.—Les journaux du matin, tant dans leurs colonnes de nouvelles que dans leurs articles de rédaction, accordent beaucoup d'importance à la déclaration de l'amiral von Tirpitz, le ministre allemand de la Marine, que le programme naval de la Grande-Bretagne, tracé par Winston Churchill, est satisfaisant pour l'Allemagne.

Changement d'attitude de l'Allemagne, premier pas vers la détente des relations anglo-allemandes, "grand pas vers l'amitié" et "fécond en conséquences graves", sont des phrases dont on se sert pour prouver comment la déclaration est acceptée ici. Même les journaux les moins démonstratifs accueillent ces paroles comme frayant le chemin à une étude plus calme de la rivalité navale entre les deux nations, et ils prévoient quelles auront pour résultat d'interrompre la concurrence ruineuse dans la construction et l'armement des gros navires.

Quelques journaux supposent qu'une entente finale est intervenue entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, vu surtout que le compte rendu officiel des déclaration de Herr von Tirpitz est accompagné de déclarations semblables attribuées à Herr Jagow, le nouveau ministre des affaires étrangères, déclarations formelles que les relations de l'Allemagne avec toutes les puissances sont bonnes. Des comptes rendus officieux ajoutent que Herr Jagow a particulièrement mentionné les relations entre l'Allemagne et l'Angleterre. Cela confirme la croyance qu'une entente spéciale est intervenue entre les deux pays, bien que cette hypothèse ne repose pas sur une base solide.

M. LAW.

Mon avis est que, si une guerre éclate jamais entre l'Allemagne et l'Angleterre, elle sera presque entièrement causée par les politiciens mesquins de la Grande-Bretagne et par les politiciens plus mesquins encore de ce pays.

Je désire dire un mot de la flotte de pacotille, ainsi que l'appelle nos amis de la droite. Cette flotte de pacotille sera un jour à flot mais il faudra beaucoup de temps avant qu'une flotte appartenant à ces messieurs le soit. J'appelle l'attention de la droite sur un entrefilet du "Recorder" d'Halifax au sujet de la déclaration du "Herald" d'Halifax, qu'il n'y a pas de Néo-Ecossais à bord du "Niobé." Cela est presque aussi vrai que quelques-unes de ces déclarations, car il y a deux ou trois jeunes gens de Yarmouth, qui est un comté de la Nouvelle-Ecosse—ceci soit dit pour l'information de certains députés—à bord du "Niobé" depuis son arrivée au Canada. J'ai été bien aise d'apprendre que les jeunes gens qui sont à bord de ce navire ont subi leurs examens d'une manière très satisfaisante. Voici l'entrefilet en question:

Il n'y eut jamais de Néo-Ecossais à bord du "Niobé", déclare catégoriquement notre confrère (le "Herald" d'Halifax). Nous répondons qu'il y a eu et qu'il y encore des Néo-Ecossais à bord du "Niobé". Nous ajoutons que les demandes d'inscription au Collège naval reçues de la Nouvelle-Ecosse ont été beaucoup plus nombreuses que les élèves qu'on a pu y admettre...

Je puis corroborer cette déclaration, car il y avait des jeunes gens de Yarmouth qui ont adressé des demandes.

...et tout officier naval anglais qui a eu affaire aux matelots canadiens en feront invariablement les plus grands éloges. Si c'est un titre de gloire pour un matelot anglais de servir dans la marine de ce pays, pourquoi considérerait-on comme vil et méprisable de la part d'un matelot canadien de servir dans une marine canadienne? Si des croiseurs comme le "Niobé" et le "Rainbow" doivent être tournés en dérision et être appelés navires de pacotille, pourquoi des navires du même type, dont il y a une centaine dans la flotte anglaise, ne seraient-ils pas appelés navires de pacotille? Deviennent-ils navires de pacotille par le seul fait que le Canada en est propriétaire. Les matelots faisant du service à bord d'un croiseur canadien doivent-ils être soumis au mépris et à l'insulte, lorsque les matelots faisant du service à bord d'un croiseur anglais du même type sont loués comme des héros rendant de réels services à leur patrie? Si l'on doit considérer comme des navires de pacotille tous les navires, sauf les dreadnoughts, alors dans toute la marine anglaise il n'y a actuellement que dix-huit navires qui ne peuvent pas être classés comme des navires de pacotille, et l'amirauté anglaise continuent à construire dix ou douze navires de pacotille contre un dreadnought.

Il a été question, à plusieurs reprises, dans cette enceinte, et nombre de journaux conservateurs du Canada se sont beaucoup amusés à parler depuis deux ans, de la visite à Yarmouth du "Niobé", navire de la flotte canadienne. Afin d'éveiller complètement votre attention je désire faire lecture d'un article de fond qui a paru dans le "Star" de Montréal, le 23 de novembre 1911:

Encore le " Niobé ".

L'enquête sur l'échouement du " Niobé " est terminée et l'escadre spéciale de croiseurs venue à Halifax pour la tenue d'un conseil de guerre est libre de retourner à ses affaires. Ayant une flotte—ou les débris d'une flotte—qui nous appartient, les navires de guerre anglais ne nous intéressent plus en temps de paix.

Le commandant du " Niobé " est acquitté de tout blâme; un lieutenant a été réprimandé et un autre a été renvoyé du service. La loi immuable de la marine anglaise, qui ne tient aucun compte des acteurs, sauf de ceux qui sont soumis à sa juridiction, ni des circonstances, sauf de ce qui se passe en mer et à bord des navires, a atteint un résultat final, étant donné certains facteurs. Le tribunal de l'opinion publique, ayant plus de latitude et des pouvoirs plus étendus, pourra-t-il aller plus au fond de l'affaire et placer la responsabilité réelle sur de plus coupables, c'est ce qui reste à savoir.

Il n'est pas nécessaire de revenir sur la correspondance honteuse, par lettres et par câblogrammes, dans laquelle MM. Fielding et Brodeur expriment leur conviction que le rôle d'une marine canadienne est d'attirer des suffrages au gouvernement du jour, et que peu importe l'instruction navale que reçoivent les officiers et les matelots, pourvu que les premiers puissent danser et que les seconds puissent défiler dans les rues pour le plus grand bien d'un membre du Parlement acculé au mur, mais méritant. Les protestations timides, quoique bien intentionnées, du bureau des conseillers navals ont été étouffées par les stratagèmes et les gros rires du patron Fielding et du patron Brodeur à la demande du lieutenant Law que le " Niobé " jouât un rôle dans la politique. Ainsi le " Niobé " est allé son petit bonhomme de chemin le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse et il est arrivé précisément ce qui devait arriver d'après les avertissements des matelots du département de la Marine aux politiciens du cabinet.

Le plus révoltant en toute cette affaire est son résultat; la carrière d'un jeune officier a été brisée, un autre a été disgraciée et messieurs Fielding, Brodeur et Law ont été laissés en paix et heureux tout comme si la responsabilité retombait réellement sur le commandant Macdonald et ses infortunés lieutenants.

Je regrette extrêmement que les journaux conservateurs soient descendus assez bas pour donner une portée politique à la visite du 'Niobé' à Yarmouth. Je n'ai aucune excuse à offrir pour avoir demandé que le 'Niobé' visite Yarmouth. Mon honorable ami le ministre des Postes a été très injuste dans ses remarques à ce sujet, et d'autres membres de cette Chambre ont dit, l'année dernière, que le vaisseau était trop grand pour le port de Yarmouth et qu'il a touché fond. Un honorable député qui représente un comté non éloigné de Yarmouth a dit la même chose; mais je lui conseillerais de s'occuper plutôt des piles de bois dans son propre comté, car il est meilleur juge de la gomme d'épinette que du port de Yarmouth. Le fait historique à l'occasion duquel le "Niobé" a visité Yarmouth était un des plus importants, non seulement dans l'histoire de la ville de Yarmouth elle-même, mais aussi dans l'histoire de la province de la Nouvelle-Ecosse. C'était à l'occasion du 150e anniversaire de la fondation de Yarmouth, un des ports les plus importants des provinces maritimes. Les journaux tory et les honorables membres de la droite ont trouvé étrange qu'un navire de guerre, ou du moins un navire-école, visitât Yarmouth dans une circonstance comme celle-là. Il n'y a pas encore de très nombreuses années qu'une frégate de Sa Majesté est allée à Louisbourg, Cap-Breton, à l'occasion d'une fête, ses officiers et son équipage prenant part à la precession et à la fête. Pourquoi Yarmouth ne serait-il pas favorisé par la visite du "Niobé" comme tout autre port du Canada?

Ce navire n'a pas été acheté pour rester immobilisé dans le port; il a été acheté pour exercer l'équipage, et c'est pour cela que ce navire devait faire la côte et visiter les différents ports. C'est le comité nommé pour organiser la fête que nous avons appelée le Old Home Weed, qui a demandé que le "Niobé" vînt à Yarmouth. Ce comité se composait de conservateurs et de libéraux et je défie aucun membre de cette Chambre de trouver un seul conservateur honorable et respectable de Yarmouth qui lui dira qu'il y avait une pensée politique dans cette démarche. Je n'ai pas encore entendu une seule bonne raison à l'encontre de cette visite. Personne plus que moi ne regrette l'accident malheureux qui est arrivé au "Niobé" après que ce navire eut quitté Yarmouth, mais cet accident n'a pas eu lieu dans le port de Yarmouth, et je nie absolument toute assertion de ce genre. Pendant que ce vaisseau était dans le port de Yarmouth, il était...

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. LAW: Mes honorables amis de la droite feraient mieux d'attendre que j'aie fini ma phrase. Le navire était en sûreté dans le port. Je n'avais pas besoin que le "Niobé" vînt à Yarmouth pour gagner mon élection, ainsi que le "Star" de Montréal le dit, et je dirai au rédacteur de ce journal que j'ai obtenu en 1908 la plus grande majorité qui ait jamais été donnée à un député dans le comté de Yarmouth depuis la confédération; et, grâce à la po-

litique progressive du gouvernement Laurier, politique qui comprenait la réciprocité avec les Etats-Unis, le vote du comté de Yarmouth en septembre 1911 a été le plus intelligent qu'aucun comté dans tout le Canada ait donné. Grâce à cette politique j'ai obtenu la majorité magnifique de 1,184 voix, trois cents voix de plus qu'en 1908. Il eût suffi de quelques voix de plus en ma faveur pour que mon adversaire laissât son dépôt de $200 dans le trésor fédéral, et augmenter ainsi les excédents du gouvernement Laurier. La visite du "Niobé" ne m'a pas aidé dans mon élection, mais si mes honorables amis de la droite veulent demander à celui qui s'est présenté contre moi—et c'est un homme pour lequel j'ai tout le respect possible—comment il se sentait lorsque le résultat de la votation fut connu le soir du 21 septembre 1911, il leur dira probablement qu'il était comme un homme qu'un navire de guerre aurait frappé.

Pour terminer, je dirai que je suis opposé à la proposition d'urgence du Gouvernement, et je voterai contre, parce que je ne crois pas qu'il y ait urgence aucune. J'appuierai la résolution du très honorable chef de l'opposition parce qu'elle est basée sur l'idée véritablement canadienne de venir en aide à l'empire et à nous-mêmes tout à la fois.

M. DAVID WARNOCK (MacLeod): Je suis heureux de pouvoir parler enfin sur la question extrêmement grave qui est présentement soumise à la Chambre. J'ai entendu plusieurs honorables députés qui siègent derrière les banquettes ministérielles dire que le Canada n'est pas en état d'équiper une marine. Mais, monsieur l'Orateur, après avoir entendu presque tous les discours qui ont été prononcés par les orateurs des deux partis dans cette Chambre, j'en suis venu à la conclusion qu'il y a plus d'amiraux en embryon dans la Chambre des comumnes du Canada qu'il en faut pour commander tous les navires de l'empire anglais d'ici à plusieurs années. Si nos amis d'Allemagne ont l'humeur joviale, ils doivent avoir ri de bon cœur à la lecture de discours de ces soi-disant connaisseurs en stratégie navale. Je n'ai pas de théorie particulière sur la stratégie navale, mais j'ai des vues bien arrêtées au sujet de ce que je crois être le devoir du Canada en matière de défense navale.

Les discours des honorables députés de la droite indiquent qu'ils sont loin de s'accorder entre eux. Quelques-uns ont cherché à faire croire à la Chambre que la politique de contribution actuelle serait suivie plus tard par l'établissement d'une marine canadienne; d'autres ont donné à entendre que la politique du premier ministre était de renouveler la contribution; d'autres, enfin, qu'il n'y aura pas d'autres contributions que la contribution actuelle, et qu'aucune autre politique ne sera proposée tant que nous n'aurons pas voix dans les conseils de l'empire. C'était véritalement très édifiant et je regrette que le premier ministre ait jugé nécessaire d'imposer silence à ses partisans, mais je suis surpris qu'il ne l'ait pas fait plus tôt.

Je ne me propose pas de rappeler les discours prononcés en 1910 par les honorables membres de la droite. Les pages du hansard sont déjà couvertes d'extraits de ces discours, et je pense comme mon honorable ami de Brandon (M. Aikins) que ce qu'un honorable député peut avoir dit en 1909 et 1910 est de peu d'importance aujourd'hui. Cela est vrai dans la plupart des cas, mais il y a des exceptions. Le très honorable premier ministre, alors chef de l'opposition, et le ministre du Commerce (M. Foster) ont posé des principes sains dans leurs discours de 1910, et ces discours sont la réponse la plus forte et la plus complète à leurs discours d'aujourd'hui.

Je suis certain que ces deux honorables ministres pensent encore du fonds de leur cœur comme ils pensaient en 1910. Leur langage d'aujourd'hui n'est pas le langage des patriotes de 1910, mais il leur est imposé par les nécessités présentes de la politique, et en abandonnant leurs principes de 1910 je crois qu'ils ont commis une grande erreur. A mon avis, leur politique de contribution est absolument mauvaise et ne sera pas approuvée par le peuple.

J'ai dit que je n'avais pas de théorie particulière sur la stratégie navale; mais je désire faire connaître les vues d'hommes éminents appartenant aux deux partis politiques en Angleterre, et qui ont toutes les qualités voulues pour juger correctement quelle politique doivent adopter le Canada et les autres possessions britanniques d'outre mer, afin de donner une aide fective à l'empire. Voici un extrait du discours prononcé par le très honorable Winston Churchill, au banquet des constructeurs de navires, la veille de la visite de M. Borden à Londres:

Si pendant les dix dernières années nos efforts ont tendu surtout à concentrer la flotte anglaise sur des théatres décisifs, il me semble et j'ajouterai que je ne crois pas improbable, que le but principal pendant les dix prochaines années sera la création des forces navales dans les grandes possessions britanniques d'outre-mer. Alors nous serons en état de faire ce que nous croyons être la véritable division du travail entre la mère patrie eet ses colonies, savoir que l'Angleterre défendra sa suprématie maritime contre tout venant sur le théâtre décisif de la guerre, et que les nations sœurs feront la garde et la patrouille dans les autres parties de l'empire britannique.

Le très honorable M. Balfour, lorsqu'il était chef du parti unioniste en Angleterre, s'est exprimé comme suit sur les principes du véritable impérialisme:

La population du Canada et celle des autres possessions britanniques d'outre-mer doivent avoir et auront certainement le sentiment de leur propre nationalité. Tout Canadien doit désirer que son pays se développe suivant ses propres principes. Ne mettons pas d'entraves au patriotisme local. Laissons les colonies cultiver les sentiments de leur propre nationalité; le Canada aux Canadiens, l'Australie aux Australiens, mais que tous soient unis pour la défense de l'empire. C'est parce que l'on n'a pas su comprendre ce principe qu'est survenue la rupture il y a un siècle et demi entre l'Angleterre et ses colonies américaines, et peut-être qu'après tout cette leçon était nécessaire pour nous apprendre ce que nous savons aujourd'hui.

Une autre autorité importante en fait de questions navales, lord Charles Beresford, s'exprimait comme suit au sujet de la proposition que M. Borden a soumise à cette Chambre:

Je vois un grand danger dans l'idée de M. Borden. Ce que j'ai recommandé, c'était que les dominions défendissent leur extrémité des routes commerciales au moyen de fortes bases navales, mines, contre-torpilleurs et croiseurs légers. Les routes commerciales ne sont pas protégées, et le danger qui nous menace aujourd'hui n'est pas l'invasion, mais la famine. Le pays a été trompé et joué par ce que l'on a dit concernant les dreadnoughts des autres nations. C'était une insulte de lui dire qu'un dreadnought pouvait couler à fond toute une flotte. On ne parlait plus que de dreadnoughts, oubliant qu'une flotte est composée de navires de différentes classes, et que la faiblesse d'une de ses parties constitutives met en danger le tout.

En présence des déclarations d'hommes éminents que j'ai citées, y a-t-il un membre de cette Chambre qui puisse prétendre encore que ceux qui sont opposés à la politique de contribution du Gouvernement et demandent une marine canadienne veulent la séparation du Canada d'avec l'empire?

J'ai entendu l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) et l'honorable député de Perth-nord (M. Morphy) dire que la politique du chef de l'opposition était une politique séparatiste. Si vous me permettez de parler de moi-même, monsieur l'Orateur, je dirai que, né et elevé sur les bords de la Clyde, et ayant des ancêtres qui ont combattu et sont morts sous Wallace et sous Bruce, j'ai le droit de dire, sans que l'on mette endoute ma fidélité, que je suis entièrement opposé à une politique de contribution, que je favorise la politique de mon très honorable chef, à savoir: une marine canadienne équipée et entretenue par le Canada. Est-ce que les Anglais d'Australie, nés en Angleterre, sont des séparatistes parce qu'ils ont cru que la construction d'une marine australienne était le meilleur moyen de venir en aide à la mère-patrie? Lorsqu'ils découvrirent qu'une politique de contribution n'était pas ce qu'il fallait, ils l'ont abandonnée, et maintenant ils construisent eux-mêmes leur marine.

Qu'on me permette de lire un extrait du compte rendu d'une entrevue accordée par sir George Reid, ancien premier ministre d'Australie, et aujourd'hui haut commissaire de cette confédération à Londres:

On rassemble notre flotte. Le projet de l'amiral Henderson implique une très forte dépense d'ici à quelques années. Lorsque le projet sera réalisé, il y aura une flotte d'environ cinquante-quatre navires.

Pensez-y, cinquante-quatre navires, et l'Australie n'a que la moitié de la population du Canada!

Je crois qu'il est très important que les possessions anglaises répondent à "l'appel de la mer". Ce sera un jour néfaste pour la race anglaise, lorsqu'elle n'y répondra pas. L'un des arguments en faveur de flottes coloniales, c'est qu'à l'avenir les possessions entreprendront de défendre les mers voisines, soulageant ainsi d'un grand poids la métropole. Je ne vois pas pourquoi on ne remettrait pas au Canada les stations du nord de l'Atlantique et du Pacifique, et aux Indes la station de Chine. L'Australie a déjà entrepris de surveiller les mers du Sud et, à n'en pas douter, le Sud-Africain établira des forces navales. Cela laisserait à la Grande-Bretagne le soin de la défense dans la mer du Nord et dans la Méditerranée et, naturellement, le principal rôle dans la protection des routes maritimes du commerce impérial. Je crois que cela serait mieux que de n'avoir que des flottes de l'amirauté et de n'avoir pas de flottes pour les possessions anglaises. Etant donné le développement des possessions, un tel état de choses ne saurait durer. Il n'est que naturel que les pays, comme les individus, dépensent leur argent plus volontiers pour des choses qui leur appartiennent que pour des choses qui appartiendront à autrui.

On a demandé à sir George Reid:

Si les possessions anglaises contribuaient autrement, n'exigeraient-elles pas d'être plus écoutées dans le règlement des "questions de politique étrangère".

Sir George a répondu:

Cela soulève plusieurs questions auxquelles il est impossible de répondre avec assurance à l'heure qu'il est. Envisageant la situation telle qu'elle existe actuellement, il me semble que, bien qu'il soit facile de parler de partager la direction de la politique extérieure entre des gouvernements, séparés par des milliers de milles, ce problème est hérissé de difficultés. Il peut surgir en quelques heures une crise qui exigerait une décision immédiate, mais si les têtes dirigeantes de l'empire sont disséminées sur toute la surface du globe, comment les réunirait-on à temps pour en arriver à une décision? Comment peut-on s'attendre que les politiques des colonies, qui n'ont jamais appris la science diplomatique, joueront tout à coup un rôle important dans les circonstances critiques où se trouverait l'empire, circonstances concernant les relations étrangères? Il y a une chose à dire de ce projet, c'est qu'il est nouveau. Je voudrais moi-même que des hommes d'Etat responsables, au lieu de se borner à parler de cette manière, suggère un projet déterminé. Nous pourrions alors discuter la question avantageusement. A l'heure qu'il est, ma profon-

de conviction est que l'Australie ne voudrait pas accepter un rôle effacé dans un pareil projet de direction impériale. Il y aurait probablement des représentaants du Canada, du Sud-Africain, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie. Si la représentation était basée sur la population, il y aurait quarante-cinq représentants de la Grande-Bretagne, sept ou huit du Canada, un de la Nouvelle-Zélande, deux du Sud-Africain et cinq de l'Australie. Rassemblez tous les représentants des possessions anglaises, et les quarante-cinq représentants de la Grande-Bretagne seront encore les maîtres de la situation. Actuellement, l'Australie a, comme nation, une voix qui est beaucoup plus influente que si elle n'était qu'un humble instrumentiste de l'orchestre impériale.

Nous serions en danger de revenir à l'état de choses qui régnait lors de la révolte de l'Amérique du Nord en 1770. Un tel parlement privé du pouvoir de prélever des impôts serait plutôt inutile. Supposons qu'on soumette à ce parlement un mode d'impôt qui paraisse admirable aux quarante-cinq représentants anglais, mais que les représentants australiens jugent détestable. Si les impôts étaient votés, vous vous apercevriez alors que les possessions sont soumises à des taxes d'une manière qui leur paraît des plus répréhensibles. Est-ce ainsi que vous établirez la concorde et la solidarité dans l'empire? Je ne veux pas dire qu'un parlement impérial soit impossible, mais je désire voir un plan arrêté que j'étuderai. L'effet du changement serait formidable et, d'un autre côté, la situation actuelle de l'empire est quelque chose de merveilleusement harmonieux.

Je le demande encore une fois, peut-on justifier la déclaration que la politique du chef de l'opposition est une politique séparatiste, lorsqu'elle convient aux sujets britanniques de naissance en Australie? Des propos comme ceux du représentant de Frontenac sont le comble de l'absurdité et ne doivent pas être pris sérieusement, mais je sais qu'à la dernière élection plusieurs de mes compatriotes, voire même plusieurs fils du Canada, ont été influencés par ces propos et induits à voter pour les conservateurs "fidèles" ou à ne pas se rendre au bureau de vote. Toutefois la population est maintenant mieux renseignée et, à la prochaine élection, qui n'est peut-être pas très éloignée, le reproche de séparatisme ne produira guère d'effet.

Il y a quelque temps, le représentant de Brantford (M. Cockshutt), traitant ce sujet, a accusé de vénalité les députés de la gauche parce qu'ils étaient en faveur de dépenser ces fonds au Canada. Si les manufacturiers canadiens avaient été capables de construire même un semblant de cuirassé, j'ose dire que l'honorable député aurait été le dernier à approuver le projet d'une contribution. Il aurait été l'un des premiers à élever la voix pour protester hautement contre l'idée de priver les manufacturiers canadiens de ce bénéfice de trois millions et demi, de quatre millions, ou peut-être de cinq à six millions. Même son impérialisme renforcé n'aurait pas ré-

sisté au chagrin de voir cet argent s'éloigner du Canada. Et il incombait au représentant de Brantford de découvrir un nouveau péril. Si la flotte anglaise, a-t-il dit, était anéantie par la flotte allemande, les Etats-Unis deviendraient la plus grande puissance navale et nous verrions les canons de ce pays pointés vers le Canada.

Je considère que c'est là un fort argument en faveur d'une marine canadienne. Mais de semblables déclarations sont imprudentes et mal avisées, dans un moment où les Canadiens et les Américains se préparent à célébrer le centenaire de la paix entre les deux pays. De semblables paroles vont de pair avec les insinuations que l'on se permet à l'égard de l'Allemagne et qui sont de nature à nous causer beaucoup de tort.

Je ne suis pas de ceux qui croient que l'on resserrerait les liens qui unissent les différentes parties de l'empire si l'on nous donnait voix au chapitre lorsqu'il s'agit de la politique extérieure de la Grande-Bretagne. Je partage absolument l'opinion des membres de l'opposition qui disent que les pires ennemis de l'empire sont ceux qui demandent un traitement de faveur pour les produits coloniaux sur le marché anglais; un tarif différentiel de cette nature amènerait infailliblement le démembrement. Permettez-moi de citer ce que disait lord Avebury, à Londres, il y a quelque temps:

> Lord Avebury n'admet pas, en principe, qu'un traitement de faveur ait pour résultat une plus grande unité; il dit que les populations ne commercent pas entre elles. Ce sont les individus composant ces populations qui font des échanges. On a proposé d'accorder un traitement de faveur aux producteurs de blé du Canada. Il n'a jamais été question de faire la même chose pour le bois de construction, qui est également un produit du Canada, bien que les producteurs ne soient pas les mêmes, ni pour la laine de l'Australie. Le bois et la laine sont des matières brutes; le blé est un aliment. Suppose-t-on que celui qui produit du bois au Canada ou de la laine en Australie, ne se croirait pas lésé, s'il constatait que son voisin, parce qu'il produit du blé, est mieux traité que lui? Et ici même, en quoi cela contribuerait-il à l'unité de l'empire, si les classes pauvres devaient payer le pain plus cher?
>
> Les appels à l'impérialisme basés sur le commerce n'ont de valeur que pour les commerçants. Voyez le chiffre des capitaux anglais engagés dans le développement des industries canadiennes. Ces placements ont été faits pour l'avantage du Canada et pour le nôtre. Les affaires et la politique sont en antithèse.
>
> Nos compatriotes du Canada ne deviendront pas Américains ou Allemands parce qu'ils commerceront avec les Etats-Unis ou avec l'Allemagne. L'empire n'a pas de plus dangereux ennemi que celui qui dit: "Nous devons nous taxer pour **l'avantage du Canada**".

D'après ce qui précède, on serait porté à supposer que la visite de l'honorable premier ministre et de ses collègues en An-

gleterre, l'été dernier, a causé un tort considérable à l'empire. Depuis cette visite, le peuple anglais semble croire qu'une entente a eu lieu entre le premier ministre du Canada et M. Bonar Law, le chef du parti unioniste, concernant un tarif impérial différentiel. Le discours indiscret de M. Bonar Law dans la circonscription électorale de sir Max Aitken a eu pour effet de donner plus de constance à cette croyance populaire et M. Bonar Law a été pris à partie par ses collègues unionistes qui lui ont reproché son erreur de jugement. Ce dernier, pour se tirer d'embarras, s'est empressé de rejeter le blâme sur les Canadiens et le premier ministre du Canada a mis un égal empressement à repousser toute responsabilité.

Comme le disait hier l'honorable député de Rouville, il existe de fortes preuves de circonstances pour établir l'existence de cette entente. Mais quel a été le résultat? Jusqu'à ce moment, le Canada avait été flatté à l'excès. On ne l'appelait que le plus brillant joyau de la couronne d'Angleterre; on en parlait comme de l'enfant favori de l'empire. Il est à craindre que ces louanges nous aient tourné la tête et que nous nous soyons laissés adulés avec trop de satisfaction. Certains journaux anglais ont entrepris de nous faire savoir que nous sommes trop précoces, trop présomptueux et quelques-uns de ces journaux se sont montrés plus francs que courtois. Un de mes amis m'a communiqué un extrait de la "Westminster Review" et comme certains députés de la droite ne souffriront pas de savoir ce que l'on dit de nous, je me permettrai de donner lecture de cet extrait à la Chambre:

Nous avouons ne pas pouvoir nous joindre au concert d'éloges serviles que la presse, libérale comme conservatrice, prodigue à l'offre de M. Borden. Depuis quelques années, nous avons pris l'habitude d'entourer d'une auréole de grandeur impériale tout ce que fait le Canada. C'est une très mauvaise habitude; elle est mauvaise pour le Canada et mauvaise pour nous, elle est mauvaise pour le Canada parce qu'elle habitue les Canadiens à s'imaginer que leur pays, avec son immoralité politique et ces déplorables mœurs électorales et parlementaires, tient le premier rôle dans la troupe impériale.

Il est évident que le rédacteur de la "Westminster Review" avait entendu parler de l'élection de Macdonald. Il croit sans doute que si les hommes d'Etat canadiens sont appelés à représenter notre pays dans le conseil impérial, ils contamineront les hommes d'Etat anglais.

Cette habitude est mauvaise pour nous parce qu'elle obscurcit notre vision de ce que le Canada est en réalité et de ce que veulent les Canadiens.

Nous désirons définir clairement notre attitude. Ceux qui ont lu nos écrits depuis deux ans ne peuvent pas douter de notre dévouement à l'idée impériale. Ce dévouement ne le cède qu'à celui que nous professons pour les vrais principes de l'impérialisme. Nous sommes impérialistes au vrai sens du mot, parce que nous sommes libéraux, parce que nous croyons qu'une libre fédération des populations anglo-saxonnes unies pour des fins communes, constituerait le plus puissant instrument de progrès que le monde eût jamais vu.

Considéré à ce point de vue le Canada est une tache sur l'écusson impérial. Ce n'est pas le libéralisme qui inspire sa politique, c'est l'argent; ce n'est pas l'amour de la liberté, mais la soif du succès; ce n'est pas un esprit public désintéressé, mais des ambitions personnelles de l'ordre le plus bas. Il est infiniment regrettable qu'il en soit ainsi; mais personne n'osera le nier, parmi ceux qui connaissent les dessous de la politique canadienne.

Il est donc tout naturel que nous ne tenions nullement à voir le Canada acquérir aujourd'hui au sein de l'empire une influence hors de toute proportion avec sa situation actuelle dans cet empire; c'est une influence qui se répand rapidement et imperceptiblement. Certaines attitudes récemment prises tant par l'opposition que par le Gouvernement sentent bien trop fort la politique canadienne.

Quant au don lui-même, si acceptable qu'il soit, il n'aurait certes pas dû provoquer ces effusions et larmoyantes protestations d'éternelle gratitude auxquelles s'est livrée la presse du pays. Le Canada le sait parfaitement bien, nul pays riche ne saurait exister aujourd'hui sans moyens de défense; et que, tant que les relations anglo-allemandes seront dans leur situation actuelles, la masse de la flotte britannique devra rester concentrée dans les eaux nationales. Le Canada le comprend parfaitement, en pareilles circonstances, s'il veut demeurer indépendant, il ne se présente qu'une double alternative, entasser les armements pour son propre compte, ou coopérer à la défense de la mère patrie. Il a choisi la dernière alternative; c'est énormément moins cher et plus pratique. Il bénéficie, en outre, de l'avantage de porter la livrée du loyalisme impérial. Voilà tout.

Oui, monsieur l'Orateur, c'est infiniment moins coûteux; c'est une énorme économie. Comme l'a observé, l'autre jour, le député de Qu'Appelle (M. Thomson) c'est si bon marché que nous tâchons de payer la dette contractée envers la mère patrie pour nous avoir défendus pendant une longue suite d'années, au taux de 3 cents ½ par dollar, outre la clause conditionnelle attachée aux 3 cents ½. Voilà ce que nous gagnons à nous mêler des affaires du gouvernement impérial. Les politiciens et les journaux de parti en Grande-Bretagne trahissent l'esprit de parti dans leurs observations sur la politique canadienne; et on leur rend la pareille, on use de représailles. Aujourd'hui, on ne saurait ouvrir un seul journal canadien sans constater, s'il est libéral, qu'il fait la leçon à Bonar Law, à Austin Chamberlain ou à F. E. Smith; ou si c'est un journal conservateur, qu'il critique vertement le comte Grey, M. Bryce ou le premier ministre Asquith. Et c'est ainsi que s'engendrent les froissements.

Mais, monsieur l'Orateur, au milieu de toute cette agitation, il était réservé à la société des producteurs de grain du Mani-

toba d'offrir la branche d'olivier, en présentant un mémoire au premier ministre Asquith pour l'assurer que les cultivateurs de l'Ouest ne désirent nullement bénéficier de l'imposition de taxes sur la nourriture des populations de la mère patrie. Ce sont ces cultivateurs de l'Ouest auxquels les puissants intérêts avaient imprimé au front le stigmate d'annexionnistes, de traîtres à l'empire, cherchant à livrer le Canada aux Etats-Unis, parce que, en 1911, ils avaient donné leur appui et leur suffrage à une convention commerciale dont le Canada aurait immédiatement bénéficié. L'attitude de ces cultivateurs de l'Ouest les désigne du coup comme les vrais patriotes et les vrais impérialistes au Canada. Hier à peine, je recevais d'amis d'outre-mer, d'hommes bien renseignés, des lettres me disant que l'attitude de ces cultivateurs de l'Ouest avait plus puissamment contribué à calmer l'irritation soulevée dans la mère patrie que toutes les dénégations que le gouvernement impérial aurait pu apporter. La société des manufacturiers canadiens marche-t-elle sur les brisées des cultivateurs de l'Ouest et désavouera-t-elle tout désir d'obtenir le système de préférence impériale? Non, monsieur, elle n'en fera rien; sa devise est: " Préférence pour préférence;" son pseudo-impérialisme émane de la bourse, non pas du cœur. Voilà pour la préférence au sein de l'empire.

Quant au projet de contribution, que pensent nos concitoyens d'origine britannique de cette proposition tendant à transmettre $35,000,000 dans le but de construire des cuirassés d'escadre dont les équipages seront fournies par nos concitoyens de la mère patrie qui se chargeront aussi des frais d'entretien. Approuvent-ils la chose? Je ne le crois pas. Ils savent qu'une telle mesure tend à aggraver le fardeau du contribuable britannique. Depuis vingt ou trente ans, des centaines de mille émigrants ont quitté la Grande-Bretagne pour venir s'établir au Canada. Nombre d'entre ces colons précurseurs ont apporté avec eux tous les capitaux de famille à leur disposition, et c'est sur eux que comptent des pères et mères âgés ou autres parents d'outre-mer dont ils sont en totalité ou en partie les soutiens. Nombre d'entre eux ont consacré à l'amélioration de leurs biens de famille ou homesteads tout l'argent qu'ils possédaient, et bien vive a été la déception que leur a causée le faible rendement de la vente de leurs récoltes et aujourd'hui c'est à peine s'ils peuvent faire face à leurs obligations financières. Leurs parents d'outre-mer connaissent parfaitement cette situation et je suis en lieu de le croire, ils conseillent ces colons d'origine britannique de provoquer un vote sur ce projet de contribution et de voter contre. Leurs parents d'outre-mer ne désirent nullement voir le Canada transmettre cette somme à l'amirauté britannique dans le but de

construire des navires de guerre inutiles; et j'en suis convaincu, si les populations de la mère patrie étaient appelées à voter pour ou contre l'acceptation de ce projet de contribution, elles le repousseraient à une écrasante majorité. Mais me dira-t-on, s'il en est ainsi, pourquoi l'amirauté l'a-t-elle acceptée? Monsieur l'Orateur, M. Winston Churchill connaissait parfaitement bien la situation du Canada. Il savait que les alliés nationalistes de Québec s'étaient engagés à la révocation de la loi Laurier sur le service naval, et qu'une contribution en argent était tout ce que le Gouvernement pouvait donner. En outre, le premier lord de l'amirauté a un faible pour tout ce qui sent le spectacle et cet amour de la mise en scène est une faiblesse qui lui est commune avec le gouvernement conservateur au pouvoir ici; plus le spectacle est brillant, plus il applaudit. Non, monsieur l'Orateur, cette participation financière ne rallie nullement l'approbation de nos concitoyens d'origine britannique; c'est trop antibritannique. Jamais nos concitoyens de la Grande-Bretagne n'ont demandé à qui que ce fût de se battre pour eux, ils sont de taille à se défendre eux-mêmes.

Et que dire de nos colons allemands, ces hommes laborieux, économes, respectueux des lois auxquels on fait partout bon accueil? Que pensent-ils de toutes ces invectives lancées par les ministériels à l'adresse de l'Allemagne? Que pensent-ils de cette manie d'imputer à l'Allemagne des intentions hostiles parce qu'elle entend construire une marine de guerre? Est-ce que l'Allemagne n'a pas le droit de construire une marine, tout aussi bien que la Russie, l'Australie, l'Italie ou même la Grande-Bretagne elle-même? Pourquoi les ministériels affirmeraient-ils que l'Allemagne construit sa flotte dans le but de détruire l'empire britannique? c'est faire insulte à nos concitoyens d'origine allemande que de leur demander de voter cette contribution. Les chauvins allemands disent à leurs concitoyens que la Grande-Bretagne construit sa flotte dans le but d'écraser l'Allemagne; et c'est ainsi que se perpétue la rivalité. Mais, monsieur l'Orateur, à mon avis, nul d'entre nous ici ne verra jamais luire le jour où l'Allemagne et la Grande-Bretagne en viendront aux prises, à moins que pareille éventualité ne résulte d'une conflagration européenne générale. Non, messieurs, je ne crains nullement l'Allemagne. Je souscrirais plutôt volontiers à l'avis de sir Richard McBride, le premier ministre de la Colombie-Anglaise quand il nous signale la menace sur notre côte du Pacifique. Portant la parole devant l'assemblée législative, il y a quelques jours, il approuva, en bon partisan qu'il est, le projet de participation financière, mais il fit remarquer la nécessité d'une protec-

tion navale suffisante sur la côte du Pacifique. Citons un extrait de son discours, emprunté à un des journaux de la Colombie-Anglaise. Voici ce qu'il dit au sujet de la protection navale du littoral du Pacifique:

Chaque jour révèle au monde la riche variété de nos ressources et le superbe avenir qui s'ouvre devant nous comme grande nation, tandis que de l'autre côté du Pacifique, les Japonais, ce peuple merveilleux, et les Chinois font d'intenses efforts en vue de leur développement national. Ils ne sauraient se désintéresser des énormes ressources de notre pays et de ses possibilités futures.

On ne saurait les blâmer s'ils prennent un trop vif intérêt à cette partie-ci du Canada, et si à un moment inattendu les forces navales de ces pays traversaient les mers et prenaient possession d'une partie de notre territoire si tentant, c'est nous seuls, Canadiens, qui serions à blâmer.

Certes, voilà un argument qui milite puissamment en faveur de la construction d'une marine canadienne, pour la défense de nos propres côtes.

Monsieur l'Orateur, il peut y avoir beaucoup de vrai dans l'avertissement donné par sir Richard McBride et il est possible que dans dix, quinze ou vingt ans d'ici, la plus grande menace du Canada soit sur la côte du Pacifique. On le sait, le Japon est déjà une puissance navale nullement à dédaigner. Il l'a prouvé contre la Russie, il y a quelques années, et il développe constamment sa puissance navale. Il convient que le Canada réponde aux vœux de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande; qu'il en vienne à une entente avec ces nations sœurs et coopère avec elles à la surveillance des eaux du Pacifique, en vue de la protection de notre littoral du Pacifique.

En pareilles circonstances, je suis étonné du silence des députés de la Colombie-Anglaise. Il y a ici sept représentants de cette province; or, un seul a porté la parole, le député de Vancouver (M. Stevens), et encore est-il hostile à la création d'une marine militaire canadienne. Il nous a dit que ni en Colombie-Anglaise ni ailleurs au Canada serait-il possible de recruter des marins pour les équipages de pareille marine. Mais le premier ministre de la province qui représente ici l'honorable député, ne nourrit aucune crainte à cet égard, et eût-il siégé ici, il eût prononcé un éloquent et convaincant plaidoyer en faveur d'une marine canadienne. En quoi la Colombie-Anglaise bénéficierait-elle de la présence de trois cuirassés d'escadre dans le mer du Nord, si les flottes de la Chine et du Japon venaient bombarder Vancouver ou Victoria ou Nanaïmo, et cela par manière de reconnaissance pour les choses obligeantes dites à leur adresse par les députés de cette province? Certes, il règnerait une grande consternation dans ces villes et force serait bien aux citoyens de danser au son de la musique japonaise.

Je n'ai rien dit de la question d'urgence. A mon humble avis, cette prétendue urgence est une fable, un mythe sorti de l'imagination en délire des membres des cercles de Londres, et je le dis à regret, de Montréal et de Toronto. Le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) a renoncé à ce cri; il a même mis au rancart le "besoin", et dans les chiffres qu'il a tentés pour défendre ce projet de contribution, il s'est rabattu sur les renseignements confidentiels fournis au premier ministre. Mais, monsieur l'Orateur, à l'encontre de ces informations confidentielles se dresse la déclaration de l'hon. Winston Churchill qui, au cours d'observations adressées à ses électeurs, il y a quelques jours, dit aux citoyens de Dundee qu'il n'existe ni crise, ni besoin, ni urgence, que la Grande-Bretagne est en mesure de défendre sa suprématie maritime et que le peuple de la mère patrie et les populations des dominions d'outre-mer doivent bannir toute crainte à cet égard. J'accepte l'assurance donnée par le premier lord de l'amirauté.

A titre de citoyen d'origine britannique, je suis absolument hostile à la contribution en question et voici pourquoi:

1. Elle aggravera le fardeau déjà trop lourd porté par le contribuable britannique en l'obligeant à fournir des équipages à ces trois cuirassés d'escadre et à pourvoir à leur entretien, tandis que le littoral canadien demeurera sans défense.

2. Il est humiliant pour le Canada de prendre à la gorge la mère patrie, et de lui dire: Nous allons donner trente-cinq millions, mais rien de plus, tant que nous n'aurons pas voix au chapitre pour la direction des affaires de l'empire.

3. Les meilleures autorités admettent que le devoir du Canada est de défendre ses propres rivages pour laisser ainsi l'Angleterre libre de concentrer sa flotte dans la mer du Nord.

4. Le Gouvernement n'a pas le droit de demander au Parlement de voter cette contribution avant d'avoir fait connaître son programme permanent et donné l'assurance au peuple que le Canada ne sera pas entraîné dans cette course folle vers les armements qui sévit en Europe.

La grande majorité de la population du Canada repousse l'idée de cette contribution. Les organisations ouvrières y sont opposées, la Grange d'Ontario, les "Grain Growers" du Manitoba et de la Saskatchewan, les "United Farmers" d'Alberta, et la majorité des congrégations religieuses se sont prononcées contre elle. Je voudrais lire, dans l'intérêt de nos adversaires, quelques paragraphes d'une résolution adoptée par les presbytériens de Vancouver, il y a quelque temps, et dont une copie a été envoyée au très honorable

premier ministre. La partie que je me propose de lire est ainsi conçue:

(2) Que le parlement du Canada fasse pressentir le président et le congrès des Etats-nis en vue d'une action commune tendant à faire des ouvertures aux nations européennes pour qu'elles convoquent immédiatement une réunion plénière de leurs représentants afin d'examiner de nouveau leurs relations internationales. Ce conseil devrait commencer une investigation approfondie des causes déterminantes de la situation présente et s'efforcer honnêtement et avec empressement de trouver pour régler les différends internationaux une méthode qui serait plus en harmonie avec l'esprit de la civilisation moderne, et reconnaître le fait que les liens qui unissent tous les peuples en une seule famille universelle sont maintenant si nombreux et si enchevêtrés que deux nations ne peuvent pas se préparer à la guerre sans affecter sérieusement toutes les autres. Le refus d'une nation européenne de faire partie d'une telle conférence, pourrait être considéré comme un acte hostile et suivi de pénalités économiques comme par exemple une surtaxe sur son commerce avec les Etats-Unis et le Canada.

(3) Qu'il soit convenu entre les Etats-Unis et le Canada qu'aussitôt après la conclusion d'une entente avec les puissances européennes, ils convoqueront un conseil général représentant les puissances mondiales pour établir un tribunal permanent en vue de régler les discussions internationales par la raison et la droiture et non par la passion aveugle et la force brutale.

Il y a beaucoup de gens—peut-être la majorité de la population du Canada—qui verraient avec plaisir dépenser une partie de ces $35,000,000 pour inaugurer un grand mouvement de paix internationale. Je recommande à la considération du Gouvernement cette résolution des presbytériens de Vancouver.

Il y a des besoins urgents, mais pas en Angleterre. C'est ici, au Canada, qu'ils se font sentir, car on y a besoin d'un programme de bon sens pratique pour nos relations commerciales avec nos voisins du Sud, et d'un esprit d'amour propre national pour l'adoption d'un programme raisonnable de défense de nos côtes. Je regrette de constater qu'il y a un manque d'intérêt dans le peuple à propos des questions navales et plus particulièrement dans les provinces des prairies. Le parti conservateur du Canada, aidé par de puissants intérêts, a réussi à entraîner le peuple en 1911. Si le gouvernement conservateur d'aujourd'hui croit pouvoir encore l'entraîner avec l'aide de fabricants européens de munitions de guerre et l'appui de quelques jingoes errants d'Angleterre, alors qu'il accorde aux différentes provinces la représentation à laquelle elles ont droit, qu'il fasse appel au peuple et qu'il le laisse décider.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): Je ne prends pas la parole dans l'intention d'ajouter quoi que ce soit à la discussion générale qui a eu lieu sur la motion soumise actuellement à la Chambre.

Il y a eu entre les deux whips une entente pour que le vote sur la résolution ait lieu aujourd'hui et nous avons l'intention de respecter cette entente. Je ne parlerais pas du tout si un nouvel élément n'avait pas été introduit par l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville). Voici ce sous-amendement:

M. Verville a proposé à titre de sous-amendement que les mots suivants soient ajoutés à l'amendement: "et le consentement du Parlement ne devrait pas être donné à cette résolution avant qu'elle ait été soumise aux électeurs et reçu leur approbation".

Je ne sais pas si j'apprécie exactement la teneur des observations présentées cet après-midi par mon honorable ami de Nicolet (M. Lamarche). Si j'ai bien saisi, il a dit que ce sous-amendement visait le projet de résolution présenté par le très honorable premier ministre, mais ne s'applique pas à l'amendement que j'ai proposé. Il est évident que ce sous-amendement a été rédigé pour s'appliquer à la résolution proposée à la Chambre, qu'elle soit adoptée tel qu'il est proposé de l'amender ou qu'elle soit adoptée sans modification. C'est ainsi, dans tous les cas, que j'interprète les vues de mon honorable ami de Maisonneuve. Quant à ce sous-amendement, il me semble que le Gouvernement ne peut pas le repousser et qu'il est tenu de l'accepter par ses engagements antérieurs aux élections et répétés plus d'une fois dans cette enceinte.

La question de la création d'une marine canadienne est aussi ancienne que la Confédération elle-même. L'idée de la création d'une marine canadienne a été formulée dans le premier bill de la milice adopté par la Chambre en 1868, sous la direction de sir George-Etienne Cartier. La question a été aussi reprise à la conférence impériale de Londres en 1902, quand les ministres canadiens, quelques-uns de mes collègues et moi-même, avons déposé devant la conférence un document officiel dont je citerai le passage suivant:

Actuellement, les frais effectués par le Canada pour la défense du pays sont restreints à l'armée de terre, le gouvernement canadien est disposé à faire des frais également en vue de l'organisation d'une marine sur le littoral maritime du Canada, où se trouve une nombreuse population admirablement apte à former des réserves navales, et on espère que sous peu il sera possible d'établir un service qui permettra de donner à cette population l'entraînement voulu et d'utiliser ses services pour la défense du pays en cas de besoin.

En somme, les ministres répètent que s'il leur est impossible de donner leur assentiment aux mesures proposées, ils se rendent pleinement compte de l'obligation qu'il y a pour le Dominion de faire des déboursés de plus en plus forts en vue de la défense, au fur et à mesure de l'accroissement de la population

et de la richesse du pays. Leur désir est que ces déboursés soient faits de manière à libérer le contribuable de la métropole d'une partie du fardeau qu'il supporte actuellement; et ils souhaitent ardemment que leurs plans de défense soient mis à exécution avec la coopération des autorités impériales, et d'après les avis d'officiers impériaux expérimentés, dans la mesure où le permettra la pratique de l'autonomie locale, qui a été un facteur puissant dans la constitution de l'unité impériale.

Ce document est connu du peuple canadien depuis 1902. Les idées qui y sont exprimées n'ont jamais, à ma connaissance, été l'objet d'aucun démenti. Elles ont été exposées nettement en mars 1909 et alors, comme on le sait bien—je n'en parlerai que pour me permettre d'exposer mon argument—une résolution a été adoptée unanimement pour affirmer que le temps était venu de créer une marine canadienne. J'avoue qu'il ne m'est pas venu à l'esprit alors, ni à moi ni à personne, que l'idée connue depuis si longtemps du peuple canadien, qui avait été insérée dans les lois du Parlement et qui avait été affirmée à nouveau par moi, à la conférence impériale, avait besoin d'être soumise au peuple. Tous les partis avaient alors cette opinion, personne en 1909 n'a exprimé l'avis que le programme adopté par le Parlement canadien devait être soumis au peuple. Mais il se fit de l'autre côté, parmi nos adversaires, un changement dans les cœurs et dans le langage, et il fut décidé, comme tactique de parti, qu'on exigerait de soumettre ce programme aux électeurs.

Je sais ce que répondra mon très honorable ami le premier ministre. Il me dira probablement qu'il avait prévu précisément cette motion de mon honorable ami de Maisonneuve dans les observations dont il accompagna le dépôt du projet de loi, le 5 décembre dernier, quand il rappela que dans un de ses discours précédents il avait déclaré qu'il conférerait avec les autorités impériales et qu'après il présenterait un bill au Parlement et que si sa proposition était repoussée par le Parlement, alors il le soumettrait au peuple.

En réponse, je dirai que mon honorable ami a fait plus d'une déclaration sur ce sujet et qu'il s'est engagé lui-même devant la Chambre à ce qu'aucune mesure ne soit proposée au Parlement avant d'avoir été soumise au peuple lui-même. A l'ouverture de la session de 1910-11, pendant le débat sur l'adresse, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monck) a proposé l'amendement suivant à l'adresse.

Cette Chambre regrette que le discours du trône n'indique en aucune manière que le Gouvernement ait l'intention de consulter le peuple au sujet de sa politique navale et de la question générale de la contribution du Canada aux armements de l'empire.

Retenez bien les mots. Deux idées sont exprimées ici par l'honorable député de Jacques-Cartier, la première est que le Gouvernement n'a pas consulté le peuple sur son programme naval, et la seconde, qu'il ne l'a pas consulté sur la question générale de contribution par le Canada. Deux jours après, mon honorable ami, alors chef d'opposition, présentait le sous-amendement suivant:

Nous prions Votre Excellence de croire à l'attachement inaltérable et au parfait dévouement du peuple du Canada pour la couronne britannique, comme aussi de son désir et de sa volonté de satisfaire à toutes les justes responsabilités qui incombent à ce pays comme nation entre celles qui composent l'empire. Nous désirons pourtant exprimer notre regret de ce que le gracieux discours de Votre Excellence ne donne aucune indication quelconque d'une intention de ses conseillers de consulter le peuple sur la politique navale du Canada.

Vous remarquez que ce sous-amendement élimine une des deux propositions de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). L'honorable député de Jacques-Cartier voulait que le peuple soit consulté non seulement sur le programme naval, mais sur la question générale de la contribution aux armements de l'empire, tandis que le sous-amendement de mon honorable ami éliminait la question de la contribution aux armements pour ne laisser seulement que la question du programme naval. Ce sous-amenndement fut soumis au Parlement et fut repoussé, tout le me naval. Ce sous-amendement fut soumis au Parlement et fut repoussé, tout le parti conservateur votant pour, à l'exception du député de Jacques-Cartier.

Ce sous-amendement étant rejeté, l'amendement du député de Jacques-Cartier fut soumis à la Chambre et il comportait un referendum sur le programme naval et sur la contribution aux armements de l'empire.

Les élections eurent lieu peu de temps après et chaque parti se présenta devant le peuple avec un programme distinct. Mon très honorable ami avait voté en faveur de l'amendement du député de Jacques-Cartier, et s'était engagé à consulter les électeurs, non seulement sur la question d'une marine, mais aussi sur celle d'une contribution aux armements. Il est inutile de rappeler que dans cette circonstance c'est mon très honorable ami qui a triomphé. C'est sa politique qui a été approuvée par le peuple. Ce n'est pas celle que j'avais proposée et qu'à un certain moment il avait lui-même appuyée; c'est celle qui a été imaginée plus tard et sur laquelle les électeurs ont été appelés à se prononcer en dernier lieu. Dans de semblables conditions l'honorable premier ministre peut-il refuser d'accepter l'amendement de l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville)?

Si la parole d'un homme, si les engagements pris devant les électeurs, veulent dire quelque chose, il me semble que dans la présente occasion, nous avons le droit de nous attendre à ce que la politique que

l'honorable premier ministre a soumise au peuple et avec laquelle il a triomphé soit la politique qu'il doit accepter aujourd'hui.

En agissant autrement, il manquerait aux promesses qu'il a données aux électeurs. Pour ma part, j'ai accepté la défaite; le peuple s'est prononcé en faveur de la politique de mon honorable ami et je considère que la Chambre n'a plus qu'à être fidèle à ses promesses.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Je n'ai aucun doute que la Chambre sera unanime à féliciter l'honorable chef de l'opposition sur les quelques considérations qu'il vient de nous faire concernant le devoir des hommes publics de tenir leurs promesses. Des remontrances sur ce sujet venant de lui ont plus de poids que si elles venaient d'un autre.

Je ne remonterai pas dans le passé pour rappeler certaines promesses faites entre 1887, date à laquelle il a été appelé à la direction de son parti et l'année 1896; je ne rappellerai pas non plus les engagements qu'il a pris entre 1896 et 1911, pendant ses années de pouvoir. Si j'entreprenais de faire la revue de ces promesses et d'examiner jusqu'à quel point elles ont été tenues, je suis certain que tous les membres de la droite resteraient convaincus qu'un tel sujet ne pouvait être traité par une bouche plus autorisée que celle de l'honorable chef de l'opposition.

Bien qu'il n'ait pas été très explicite sur ce point, mon très honorable ami semble accepter la direction de l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) et admettre que la résolution qu'il a lui-même proposée, sous forme d'amendement est défectueuse en ce qu'il a oublié d'y inclure la disposition contenue dans le sous-amendement du député de Maisonneuve. Il ne s'est pas clairement exprimé; dans cette circonstance comme dans beaucoup d'autres, il s'est retranché derrière les lignes de Torres Vedras.

Il me permettra de lui faire observer que, dans le discours auquel il a bien voulu faire allusion, j'ai déclaré que nous mettrions à exécution exactement la politique que nous avons arrêtée et que nous entendons faire adopter par la présente résolution; personne ne le sait mieux que lui-même. Dans ce même discours, je disais que si nous étions portés au pouvoir, nous irions en Angleterre consulter l'amirauté; que nous nous efforcerions d'en obtenir un exposé fidèle et exact des besoin de la défense navale de l'empire et que si la réponse démontrait qu'il y a urgence, circonstance critique où besoin pressant, nous inviterions le Parlement du Canada à prendre sa part légitime de responsabilité. Mon très honorable ami prétend qu'avant d'adopter cette politique, nous sommes tenus de nous en faire donner le mandat par les électeurs du pays. Quand

la question d'une politique permanente, engageant à tout jamais l'avenir du pays, était en discussion devant cette Chambre, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) soutenait que cette question devrait d'abord être soumise au peuple. Comment l'honorable chef de l'opposition accueillit-il cette proposition? Il répondit qu'il n'y avait absolument aucune nécessité de soumettre au peuple la question d'une politique permanente. Mais aujourd'hui, sans dire précisément qu'il votera en faveur d'un amendement proposé en opposition à sa propre résolution, il nous demande de faire ce qu'il a lui-même refusé de faire dans d'autres circonstances.

Je me permettrai de lui dire, ainsi qu'à toute la Chambre, que nous n'avons pas l'intention d'accepter la proposition de l'honorable député du comté de Maisonneuve. Je lui rappelerai aussi, puisqu'il semble l'avoir oublié, que le troisième jour de février 1910, j'ai déposé une motion dans laquelle il était dit en termes aussi clairs et aussi précis que possible, qu'une proposition comme celle que nous discutons en ce moment ne demande pas l'assentiment préalable des électeurs du pays. Cela fait sourire mon honorable ami; s'il avait été aussi disposé à prendre les choses gaiement, il y a un instant, certaines de ses propositions l'auraient fait rire du commencement à la fin de son discours. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de citer la résolution dont je viens de parler:

Les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les conclusions de l'amirauté et, en raison de ce qu'elles confèrent au gouvernement le pouvoir d'empêcher les forces navales du Canada d'agir conjointement avec celles de l'empire en temps de guerre, elles ne sont pas judicieuses et présentent des dangers.

J'ai dit exactement la même chose au cours de la dernière campagne électorale, lorsque cette question était soumise au peuple:

Qu'aucun projet de cette nature ne peut être accepté sûrement, à moins qu'il n'assure l'unité d'organisation et d'action sans laquelle il ne peut exister de coopération effective dans les efforts communs pour la défense de l'empire.

Que tout en rendant nécessaire une dépense considérable pour frais de construction et de maintien, ledit projet n'apportera à l'empire aucune aide immédiate ou efficace et ne produira aucuns résultats adéquats ou satisfaisants pour le Canada.

Que l'on ne devrait se lier à aucune entreprise d'un caractère permanent et qui entraînerait des dépenses futures considérables, avant que cette politique ait été soumise au peuple et en ait reçu l'approbation.

Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour

acheter ou construire deux cuirassés d'escadre ou croiseurs cuirassés, du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire et à en assurer ainsi la paix et la sécurité.

Voilà la motion que j'ai proposée sur laquelle la Chambre a été appelée à se prononcer le 3 février 1911. La résolution que nous discutons en ce moment et sur laquelle la Chambre devra voter dans quelques instants est absolument conforme à l'attitude que j'ai prise au mois de novembre et à la résolution dont je viens de donner lecture.

L'honorable chef de l'opposition a proposé un amendement et l'honorable député de Maisonneuve a proposé un sous-amendement. Je n'entreprendrai pas de discuter l'un ou l'autre longuement ce soir; je me bornerai à affirmer notre conviction que l'emploi de cette somme, en conformité des faits établis et en conformité des vues formellement exprimées par l'amirauté, constitue une démarche que le Canada se doit à lui-même d'accomplir, pour affirmer sa ferme volonté de maintenir les liens qui nous unissent à l'empire.

L'honorable chef de l'opposition, par son amendement, tel que je l'interprète, demande que cette somme de $35,000,000 soit dépensée, mais qu'elle serve à l'établissement d'une marine canadienne composée de navires construits au Canada. A une autre phase du débat, mais pas ce soir, je serai en état de faire comprendre à mon honorable ami ce que signifie cette proposition, au point de vue des délais que nécessiterait sa mise en exécution.

Au cours du débat de 1910, mon honorable ami a prétendu que la construction des navires que comportait sa proposition, exigerait environ un an et il se fait peut être également illusion au sujet du temps qu'il faudrait pour construire au Canada les navires qu'il propose par son dernier amendement. Je me permettrai de lui dire, ainsi qu'à ses collègues de la gauche, que ceux qui parlent avec tant de loquacité—soit dit sans offense pour personne—de la création d'une marine de guerre et de l'installation de chantiers maritimes traitent un sujet qu'ils n'ont probablement pas étudié à fond et dont ils n'ont pas scruté tous les détails.

Dans une autre occasion, je citerai des faits à l'appui de ce que j'avance. La proposition de mon honorable ami retarderait indéfiniment toute aide effective à l'empire. Nous n'avons à l'heure présente aucune organisation navale et d'autres pays qui possédaient déjà un outillage et une installation plus ou moins avancés ont dû consacrer un temps considérable et beaucoup d'argent et surmonter des obstacles sérieux, pour arriver à posséder une organisation comme celle dont parle l'honorable chef de l'opposition. Il voudrait aussi que le Canada fournît les équipages de ces navires. Personne ne voudrait prétendre un seul instant que les Canadiens ne sont pas aussi disposés que les habitants de l'Angleterre et des autres possessions britanniques à combattre pour la défence de leur pays et de l'empire. Mais on comprend facilement que dans un jeune pays qui se développe rapidement et qui offre de nombreux débouchés aux aptitudes et aux énergies de ses habitants, on ne peut pas s'attendre à ce que ceux-ci soient attirés vers le service naval au même degré que les habitants d'un pays aussi peuplé que l'Angleterre. Le Canada n'a pas à rougir d'un tel état de choses, et l'honorable chef de l'opposition n'a pas de reproches à se faire, si le gouvernement libéral, après avoir consacré plusieurs années à recruter et à entraîner des équipages pour ses navires, a obtenu si peu de succès.

Quand l'honorable chef de l'opposition dit que nous ne devons rien faire avant d'être en état de construire nos navires nous-mêmes et que nous ne devons rien faire tant que nous n'aurons pas des équipages entraînés, pour prendre charge de ces navires, il donne la preuve qu'il n'a pas une juste conception de la situation et qu'il n'est pas animé du désir sincère d'apporter son concours dans un cas d'urgence et de besoin.

En fin de compte, qu'avons-nous discuté au cours des dix derniers jours, ou plutôt des deux dernières semaines? D'une part, un projet demandant de dépenser $35,000,000 dans le grand but établi dans la résolution; d'autre part, une proposition demandant qu'on dépense $35,000,000 en outre d'un montant additionnel considérable à l'établissement d'un service naval et à l'entretien de ces navires de guerre—entretien qui coûtera beaucoup plus cher que le prix auquel on peut maintenir ce service d'après notre politique. Voilà les deux projets qui nous sont soumis.

Cependant, il reste autre chose à dire: le projet du Gouvernement n'est pas, ainsi qu'ont tenté de l'établir les honorables membres de la gauche, que nous devrions remettre plus de $35,000,000 au gouvernement anglais ou à l'amirauté britannique qui pourra dépenser ce montant à sa guise. Il semble que certains honorables membres de la gauche ne se sont pas même donné la peine de lire notre résolution. Nous demandons que le Gouvernement du Canada dépense ce montant; il est évident pour quiconque comprend l'état de chose qui existe, qu'il est nécessaire, au point de vue de la véritable sagesse, de chercher, en vue de la dépense que nous encourrons, l'aide d'experts les plus aptes à nous renseigner sur tous ces détails. Nous croyons fermement trouver cette aide dans l'amirauté britannique et nous y recourrons, si la Chambre adopte ce projet de résolution. Nous ne

proposons pas que ces navires cessent d'être la propriété du peuple ou celle du gouvernement canadien. Au cours de ce débat on a répété à maintes reprises qu'il n'en est pas ainsi. Notre proposition veut que ces navires restent la propriété du peuple canadien, mais qu'ils servent à la défense commune de cet empire dont le Canada fait partie; en outre, que, si en aucun temps le peuple canadien désire organiser une marine de guerre qui lui appartienne en propre, il pourra rappeler ces unités de quelque point où elles se trouvent et cela, par l'intermédiaire de son Parlement et de son Gouvernement, du moment que le sort de l'empire ne sera pas en jeu dans les eaux où elles seront, après en avoir donné un avis raisonnable au Gouvernement britannique et à l'amirauté britannique. Voilà le projet que nous soumettons au verdict de cette Chambre. Nous disons que nous ne croyons pas que le peuple du Canada désire que cette mesure lui soit soumise. Nous estimons que tout ce qui se rattache à ce projet de résolution a déjà été soumis au peuple de ce pays avant les dernières élections générales, et que la population du Canada a eu l'occasion de se prononcer, d'une façon qui ne laisse place au moindre doute, sur cette importante matière par le verdict qu'elle a donné le 21 septembre 1911.

(L'amendement de M. Verville, mis aux voix, n'est pas adopté.)

Le voici:

Que les mots suivants soient ajoutés à l'amendement: "et le consentement du Parlement ne devrait pas être donné à cette résolution avant qu'elle n'ait été soumise aux électeurs du pays et qu'elle n'ait reçu leur approbation".

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	Gauvreau,
Boivin,	German,
Bourassa,	Graham,
Boyer,	Guthrie,
Brouillard,	Hughes
Brown,	King, (I. P.-E.),
Buchanan,	Kay,
Cardin,	Knowles,
Carroll,	Kyte,
Carvell,	Lachance,
Champagne,	Lafortune,
Charlton,	Lanctôt,
Chisholm (Antigonish),	Lapointe (Kamouraska),
Chisholm (Inverness),	Laurier (sir Wilfrid),
Clark (Red-Deer),	Law,
Cruise,	Lemieux,
Demers,	Loggie,
Devlin,	Lovell,
Douglas,	MacNutt,
Emmerson,	McCraney,
Ethier,	McCoig,
Fortier,	McCrea,
Gauthier (St-Hyacinthe),	McKenzie,
	McMillan,
	Marcil (Bonaventure),
	Marcile (Bagot),
	Martin (Montréal, Ste-Marie),
	Martin (Régina),
	Michaud,
	Molloy,
	Murphy,
	Nesbitt,
	Neely,
	Oliver,
	Pacaud,
	Papineau,
	Pardee,
	Powers,
	Proulx,
	Pugsley,
	Reid (Ristigouche),
	Richards,
	Robb,
	Ross,
	Séguin,
	Sinclair,
	Thomson (Qu'Appelle),
	Turgeon,
	Turriff,
	Verville,
	Warnock,
	White (Victoria, (Alta),
	Wilson (Laval).—75.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Hepburn,
Aikins,	Hughes (Victoria-O),
Alguire,	Jameson,
Ames,	Kemp,
Armstrong (Lambton),	Lalor,
Armstrong (York-O.),	Lamarche,
Arthurs,	Lancaster,
Baker,	Lavallée,
Ball,	Lespérance,
Barker,	Lewis,
Barnard,	Macdonell,
Barrette,	Maclean (York-sud),
Beattie,	McKay,
Bellemare,	McLean (Queen, I.P.-E.
Bennett (Calgary),	McLean (Sunbury),
Bennett (Simcoe),	Meighen,
Best,	Merner,
Blain,	Middlebro,
Blondin,	Mondou,
Borden,	Morphy,
Boulay,	Morrison,
Bowman,	Munson,
Boyce,	Nantel,
Boys,	Nicholson,
Brabazon,	Nickle,
Bradbury,	Northrup,
Bristol,	Osler (sir Edmund),
Broder,	Paquet,
Burnham,	Paul,
Burrell,	Pelletier,
Carrick,	Perley,
Clark (Bruce),	Porter,
Clarke (Wellington),	Rainville,
Clements,	Reid (Grenville),
Cochrane,	Rhodes,
Cockshutt,	Robidoux,
Coderre,	Roche,
Crocket,	Rogers,
Cromwell,	Schaffner,
Crothers,	Sévigny,
Currie,	Sexsmith,
Davidson,	Sharpe (Lisgar),
Doherty,	Sharpe (Ontario),
Donnelly,	Shepherd,
Edwards,	Smith,
Elliot,	Smyth,
Fisher,	Stanfield,
Forget (sir Rodolphe),	Steele,
Foster (King, N.-E.),	Stevens,
Fripp,	Stewart (Hamilton),
Garland,	Stewart (Lunenburg),
Girard,	Sutherland,
Green,	Taylor,
Guilbault,	Thoburn,
Hartt,	Thompson (Yukon),
Hazen,	Thornton,
Henderson,	Tremain,

M. BORDEN.

Walker,	White (Leeds),
Wallace,	White (Renfrew),
Webster,	Wilson (Wentworth),
Weichel,	Wright.—122.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Foster (Hon. G. E.),	Bickerdike,
Haggart,	Gordon,
Elson,	Tobin,
Monk,	Delisle,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Clare,	Cash,
Wilcox,	Macdonald (Pictou),
Fowler,	Bureau,
Marshall,	Clark (Essex),
Chabot,	Lapointe (Montréal),

(L'amendement de sir Wilfrid Laurier, mis aux voix, est rejeté.)

Le voici:

Que tous les mots après le mot "que" soient retranchés et remplacés par les suivants:

"Que cette Chambre ne croit pas devoir donner son concours à ladite résolution, et ordonne de la renvoyer au comité avec instruction de la modifier de la manière suivante, savoir: De retrancher tous les mots après l'alinéa a) et de leur substituer les suivants:

"Le mémoire préparé par l'amirauté sur la situation navale générale de l'empire et communiqué à cette Chambre par le très honorable premier ministre le 5 décembre, démontre que quelques-unes des grandes puissances étrangères ont élaboré un programme défini pour augmenter rapidement leurs forces navales.

"Que l'exécution de ce programme a forcé le Royaume-Uni à concentrer sa flotte dans les eaux britanniques et à rappeler ses navires de ses dépendances éloignées.

"Que le Canada se trouve par ce fait dans la nécessité d'inaugurer sans tarder une politique permanente de défense navale.

"Que toute mesure de contribution à la défense navale de l'empire, n'ayant pas comme complément une politique permanente de participation au moyen de navires possédés, équipés et entretenus par le Canada, et ne pourvoyant pas à leur construction aussitôt que possible en Canada, n'exprimerait pas d'une manière véritable ou satisfaisante, les aspirations du peuple canadien à l'égard de la défense navale, et ne représenterait pas la part équitable que devrait assumer le Canada dans le maintien des forces navales de l'empire.

"Que cette Chambre regrette d'apprendre que le Gouvernement a l'intention de différer indéfiniment l'adoption par le Canada d'une politique navale permanente.

"Que cette Chambre est d'opinion que des mesures devraient être prises au cours de la présente session pour mettre promptement en vigueur la politique navale permanente édictée par la loi du service de la marine, de 1910, passée en conformité de la résolution qui avait été approuvée unanimement par cette Chambre en mars 1909.

"Que cette Chambre croit, de plus, qu'en vue d'augmenter la puissance et la mobilité de la marine impériale, l'adjonction de deux escadres organisées par le Canada sous le régime de ladite loi, et stationnées, l'une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique, serait préférable à une contribution en argent et en navires et plus propre à soulager le Royaume-Uni du fardeau de la défense navale impériale, et, pour employer l'expression contenue dans le mémoire de l'amirauté, à "redonner une plus grande élasticité de mouvement aux escadres britanniques sur toutes les mers, et à contribuer directement à la sécurité des dépendances de l'empire", et que le gouvernement canadien devrait prendre des mesures propres à la réalisation de cet objet le plus vite possible."

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	Lemieux,
Boivin,	Loggie,
Bourassa,	Lovell,
Boyer,	MacNutt,
Brouillard,	McCraney,
Brown,	McCoig,
Buchanan,	McCrea,
Cardin,	McKenzie,
Carroll,	McMillan,
Carvell,	Marcil (Bonaventure),
Champagne,	Marcile (Bagot),
Charlton,	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Chisholm (Antigonish),	Martin (Régina),
Chisholm (Inverness),	Michaud,
Clark (Red-Deer),	Molloy,
Cruise,	Murphy,
Demers,	Nesbitt,
Devlin,	Neely,
Douglas,	Oliver,
Emmerson,	Pacaud,
Ethier,	Papineau,
Fortier,	Pardee,
Gauthier (St-Hyacinthe),	Powers,
Gauvreau,	Proulx,
German,	Pugsley,
Graham,	Reid (Ristigouche),
Guthrie,	Richards,
Hughes (King, I. P.-E.),	Robb,
Kay,	Ross,
Knowles,	Séguin,
Kyte,	Thomson (Qu'Appelle),
Lachance,	Turgeon,
Lafortune,	Turriff,
Lanctôt,	Verville,
Lapointe (Kamouraska),	Warnock,
Laurier (sir Wilfrid),	White (Victoria, (Alta),
Law,	Wilson (Laval).—75.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Beattie,
Aikins,	Bellemare,
Alguire,	Bennett (Calgary),
Ames,	Bennett (Simcoe),
Armstrong (Lambton),	Best,
Armstrong (York-O.),	Blain,
Arthurs,	Blondin,
Baker,	Borden,
Ball,	Boulay,
Barker,	Bowman,
Barnard,	Boyce,
Barrette,	Boys,

Lalor,	Guilbault,
Lamarche,	Hartt,
Lancaster,	Hazen,
Lavallée,	Henderson,
Lespérance,	Hepburn,
Lewis,	Hughes (Victoria-O),
Macdonell,	Jameson,
Maclean (York-sud),	Kemp,
McKay,	Nickle,
McLean (Queen, I.P.-E.)	Northrup,
McLean (Sunbury),	Osler (sir Edmund),
Meighen,	Paquet,
Merner,	Paul,
Middlebro,	Pelletier,
Mondou,	Perley,
Morphy,	Porter,
Morrison,	Rainville,
Munson,	Reid (Grenville),
Nantel,	Rhodes,
Nicholson,	Robidoux,
Brabazon,	Roche,
Bradbury,	Rogers,
Bristol,	Schaffner,
Broder,	Sévigny,
Burnham,	Sexsmith,
Burrell,	Sharpe (Lisgar),
Carrick,	Sharpe (Ontario),
Clark (Bruce),	Shepherd,
Clarke (Wellington),	Smith,
Clements,	Smyth,
Cockshutt,	Stanfield,
Coderre,	Steele,
Cochrane,	Stevens,
Crocket,	Stewart (Hamilton),
Cromwell,	Stewart (Lunenburg),
Crothers,	Sutherland,
Currie,	Taylor,
Davidson,	Thoburn,
Doherty,	Thompson (Yukon),
Donnelly,	Thornton,
Edwards,	Tremain,
Elliot,	Walker,
Fisher,	Wallace,
Forget (sir Rodolphe),	Webster,
Foster (King, N.-E.),	Weichel,
Fripp,	White (Leeds),
Garland,	White (Renfrew),
Girard,	Wilson (Wentworth) et
Green,	Wright.—122.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Foster (Hon. G. E.),	Bickerdike,
Haggart,	Gordon,
Elson,	Tobin,
Monk,	Delisle,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Clare,	Cash,
Wilcox,	Macdonald (Pictou),
Fowler,	Bureau,
Marshall,	Clark (Essex),
Chabot,	Lapointe (Montréal).

M. A. A. MONDOU (Yamaska): Je propose un amendement ainsi conçu:

Cette Chambre, bien que disposée à adopter des mesures efficaces pour la protection du territoire canadien, décline de souscrire au dit projet de résolution parce qu'il contient des dispositions tendant à imposer au Canada, non représenté dans les conseils de l'empire, une part de responsabilité au sujet des affaires extérieures et de la défense navale de l'empire, en dehors du territoire canadien, seule partie de l'empire sur laquelle le peuple canadien puisse exercer une autorité politique ou constitutionnelle.

Monsieur l'Orateur, cette proposition d'amendement ne diffère pas beaucoup de celle que j'ai soumise à la Chambre lors de la discussion sur l'adresse, et la langue française n'étant pas familière à la majorité de la députation, je vais répéter en anglais les observations que j'ai faites en français quand j'ai tout d'abord énoncé cette proposition. Je vais, comme la procédure m'y autorise, ajouter autant que possible aux remarques que j'ai faites dans mon discours sur l'adresse, tout en évitant de pécher contre les lois de la brièveté, car je ne veux pas retenir inutilement l'attention de la Chambre.

Toute la députation le sait, en demandant un crédit de $35,000,000, le projet de résolution dont il s'agit a trait à une question beaucoup plus importante que le vote d'une somme d'argent, si considérable qu'elle puisse être; il concerne les relations constitutionnelles existant entre le Canada et le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, et il est impossible de bien étudier cette question si l'on ignore ce que furent ces relations dans le passé, c'est-à-dire depuis cent cinquante ans, ou depuis que le Canada est devenu colonie britannique.

Quelle fut tout d'abord l'administration de cette colonie? Elle fut confiée à des officiers de milice ou à des fonctionnaires exempts de rendre compte au peuple. Mais mécontents de cet état de choses, les Canadiens, tant d'origine française que d'origine anglaise, unirent leurs efforts pour se faire concéder par l'Angleterre un mode de gouvernement autonome. Ce fut, et ce sera toujours une page glorieuse de notre histoire que d'avoir fait concéder par l'Angleterre un monde de toutes les colonies anglaises, la première à obtenir le droit de se gouverner elle-même, ce fut le Canada. La question de savoir quelle était la nature de nos relations constitutionnelles fut d'abord soulevée sous le régime McNab-Taché, pendant la guerre de Crimée, en 1855. Le gouvernement impérial, si on pouvait ainsi l'appeler à cette époque, avait prié le Canada d'envoyer de ses citoyens prendre part à cette guerre. L'administration que je viens de nommer rejeta catégoriquement cette requête. Quelques années plus tard, sir George Etienne Cartier présenta un bill concernant la milice canadienne, afin d'organiser dans le pays un mode de défense sur terre. Les principes énoncés dans cette mesure étaient, autant que possible, conformes à quelques-unes des lettres adressées au gouverneur du Canada à cette époque par le secrétaire de la guerre et des colonies, c'est-à-dire, en 1862, sous l'administration de Lafontaine. Telle est l'importance de ces documents

que je ne saurais m'empêcher d'en lire à la Chambre certains passages:

Le Canada (comme les autres provinces de l'Amérique britannique du Nord) possède aussi pleinement que possible les avantages de l'autonomie au sujet de ses propres affaires. Le gouvernement comprend que ces avantages comportent des responsabilités correspondantes et qu'il est temps que le peuple canadien assume une plus grande partie des dépenses qui sont faites à cause de lui et pour son bénéfice.

M. MARTIN (Sainte-Marie, Montréal): Monsieur l'Orateur, j'en appelle au règlement. Je voudrais savoir si l'honorable député (M. Mondou) lit son discours.

Des VOIX: Eh bien!

Une VOIX: Il y a de vos amis qui ont lu leurs discours ce soir.

M. l'ORATEUR: Je n'avais par particulièrement observé l'honorable député (M. Mondou). S'il lit son discours il enfreint le règlement.

M. MONDOU: J'étais à faire une citation.

Des VOIX: Continuez, continuez.

M. MONDOU: Je voudrais aussi renvoyer mes honorables collègues, pour plus ample information, aux documents de la session de 1871, vol. 4, n° 46.

En outre, cette doctrine-là fut souvent réaffirmée sans contradiction. Le peuple canadien a toujours reconnu la défense nationale comme un devoir, même dans certains cas où nos guerres auraient pu être attribuées uniquement à la diplomatie britannique.

Revenant à la partie historique de la question, je dirai que le bill de la milice, tel que présenté par le gouvernement Cartier-Macdonald, fut rejeté en deuxième lecture. Ce vote provoqua un appel au peuple et le cabinet Macdonald-Sicotte prit la direction des affaires à la suite de l'élection générale. Il présenta un autre bill de la milice, mais basé sur le même principe, et le parlement l'adopta. Le parlement impérial jugeant que ce bill ne créait pas un système de défense nationale suffisant, le duc de Newcastle, alors secrétaire de la guerre et des colonies, adressa, le 21 août 1862, au gouverneur général du Canada, une dépêche priant le gouvernement canadien de former une organisation militaire plus efficace, permettant au Canada d'appeler 50,000 hommes sous les armes et surtout d'adopter une loi pour leur entretien durant cinq ans, sans qu'il fût besoin de l'assentiment annuel du parlement. La dignité dont les hommes d'Etat canadiens firent preuve dans leur réponse à ce message mérite une mention spéciale et peut être considérée comme représentant parfaitement les aspirations du peuple canadien à cette époque. Je citerai la réponse elle-même, en français:

Nous sentons bien qu'en face d'une question qui affecte si profondément le bien-être présent et futur de la province, il faut éviter tout arrangement basé sur le sentiment seulement ou sur tout plan qui ne reconnaîtrait pas les droits et les intérêts du peuple canadien.

. . . . . .

Une autre proposition comprise dans la dépêche de Sa Grâce (le Duc de Newcastle) est bien propre à provoquer la surprise. Les conseillers de Votre Excellence veulent parler de cette partie de la dépêche dans laquelle Sa Grâce propose de soustraire au domaine du parlement le contrôle des fonds requis pour des fins militaires. Sa Grâce sait évidemment que cette proposition offre l'aspect d'un empiètement sur les privilèges de la représentation du peuple, et il est certain que nulle mesure susceptible de cette interprétation ne sera jamais et ne doit pas être admise par un peuple héritier des libertés garanties par les institutions britanniques. Le parlement impérial garde, avec un soin jaloux, les moyens de maintenir l'effectif militaire et naval de l'empire. Ses crédits sont votés annuellement et jamais le ministre le plus puissant n'a osé proposer à la chambre des communes l'abandon de son pouvoir de contrôle pour une période de cinq ans. Si l'action perturbatrice de la politique ordinaire est une raison valable pour enlever au parlement la direction finale des préparatifs militaires, cela est tout aussi applicable en Angleterre qu'au Canada. Ce que la chambre des communes ne voudrait jamais admettre même en temps de danger ne sera probablement pas admis par la législature du Canada. Quels que soient les maux inhérents aux institutions représentatives, le peuple d'une province britannique n'oubliera pas qu'ils sont anodins en comparaison de ceux qui sont inséparables du pouvoir arbitraire. Les libertés populaires ne sont en sûreté que lorsque l'action du peuple restreint et guide la politique de ceux qui sont investis du pouvoir de diriger les affaires du pays. Elles sont à l'abri du despotisme militaire, dont un gouvernement corrompu ne peut se servir que lorsqu'il a entre les mains les moyens de disposer des subsides requis pour le maintien de l'organisation militaire.

Sa Grâce le secrétaire d'Etat aux colonies propose une union pour la défense. Une union des provinces des possessions britanniques de l'Amérique du Nord pour la formation et le maintien d'un système uniforme d'organisation et d'instruction militaire, ayant un fonds commun de défense, et approuvée par le gouvernement de Sa Majesté, une union dont les détails émaneraient du secrétaire d'Etat, et dont la direction serait entièrement indépendante des diverses législatures locales. Les conseillers de Votre Excellence n'hésitent pas à exprimer l'opinion qu'il ne saurait être question, pour le moment, d'une alliance de cette nature.

Répondant à ces remarques, le duc de Newcastle admet clairement que le seul devoir du Canada, comme colonie, devrait résider dans l'équipement de ses ports de mer et dans la défense générale de son territoire, comme le prétendaient les hommes d'Etat canadiens qui étaient les auteurs du document en question. Ces hommes, qui étaient-ils—John Macdonald, Antoine Aimé Dorion, U. J. Tessier, D'Arcy McGee, et

plusieurs autres, qui s'étaient élevés comme eux au-dessus de l'esprit de parti.

Avant de clore l'histoire de ces importants débats qui eurent lieu avant la Confédération, je me permettrai de citer ce qu'en dit un historien anglais de renom, John Charles Dent:

Certains journaux anglais des plus importants parlaient en termes énergiques du renvoi du bill de la milice présenté par le gouvernement Macdonald-Cartier. En Angleterre, on semblait croire généralement que le Canada voulait se soustraire à ses responsabilités, et laisser à la mère patrie le soin de le défendre contre l'étranger. A une telle distance du théâtre de l'action et avec une si pauvre connaissance de l'opinion publique canadienne, les Anglais ont toujours été bien connus pour leur très fausse appréciation des affaires canadiennes, et il semble que, sur ce point-ci, ils se soient encore plus trompés que d'ordinaire. La mesure de M. Macdonald avait été rejetée parce que son adoption eût comporté une dépense plus considérable que la situation ne l'exigeait et que les moyens de la province ne le permettaient. Son renvoi provenait aussi de ce qu'elle était l'œuvre d'une administration dont le peuple canadien commençait à être fatigué. Ce n'était pas notre loyalisme qui faisait défaut; nous ne voulions nous soustraire à aucune de nos responsabilités, qu'elles eussent rapport aux finances ou à toute autre chose. Mais le ton de la presse anglaise au cours de l'été de 1862—elle réflétait l'opinion de plusieurs hommes d'Etat et savants du royaume, porta au loyalisme canadien un coup dont il n'a jamais complètement cessé de souffrir. Un journal déclarait que nous étions une colonie d'égoïstes avides et que la mère patrie ne pourrait jamais trouver aucun profit à s'occuper de nous davantage. Un autre, plus mordant, disait que notre loyalisme était logé dans nos goussets. Au moins une vingtaine de journaux à grand tirage nous decochèrent des flèches comme celles-là. Lord Palmerston lui-même, qui était alors premier ministre, disait en pleine chambre des communes, d'un air morose fort prononcé, que le gouvernement de Sa Majesté avait fait pour la défense du Canada tout ce qu'il s'était proposé de faire et que c'était aux Canadiens eux-mêmes de faire le reste ou de faire honte à la race dont ils provenaient. Tout en se servant de termes plus diplomatiques, le Gouverneur général, lord Monk, exprimait la même opinion, à un dîner public à Montréal. Les Canadiens en général sentaient qu'ils avaient reçu en pleine figure toute une série de taloches imméritées. Certes, il y a du loyalisme aujourd'hui au Canada, mais c'est un sentiment de toute autre nuance que celui qui nous animait au cours des débats auxquels l'affaire du Trent avait donné lieu; et quiconque a suivi attentivement le progrès de l'opinion publique chez nous depuis vingt ans reconnaîtra qu'un changement parut commencer à se produire pendant l'été de 1862...

Après la Confédération, sir George Cartier présenta un autre bill de la milice qui devait être plus en harmonie avec la nouvelle situation. De fait, le bill contenait des dispositions spéciales comportant que notre milice était seulement organisée pour la protection et la défense du territoire canadien. Voici cette partie du bill telle qu'on la trouve dans les statuts refondus du Canada:

Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice ou toute partie de la milice en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire en raison de circonstances critiques.

Comme toutes les autres nations, le Canada doit pourvoir à sa défense sur terre et sur mer. Par la loi que je viens de citer il avait pourvu à sa défense sur terre.

Je traiterai plus loin la question de savoir si le Canada pourrait avoir raison d'adopter, pour sa défense sur mer, un système différent de celui qu'il a adopté pour sa défense sur terre. Pour le moment, je rappellerai à la députation que notre système de défense nationale sur terre, tel que élaboré par sir George Etienne Cartier, fut approuvé quelques années plus tard par sir John A. Macdonald, son vieil ami politique et son digne collègue. Reconnaissant que la loi de la milice en vigueur à cette époque devait être la seule loi, sir John A. Macdonald ne voulut pas envoyer de troupes canadiennes prendre part à la guerre du Soudan.

J'appuie le parti conservateur. J'ai foi aux principes de ce parti tels que formulés par ses nobles chefs, sir George Etienne Cartier et sir John A. Macdonald.

Je puis ajouter, sans craindre d'être contredit, que mon allégeance à ce grand parti politique n'a jamais faibli; et elle n'a jamais faiblie parce que j'ai toujours, autant que les circonstances le permettaient, donné mon adhésion à la politique ou aux programmes énoncés par ces grands chefs et si habilement défendus dans les dernières années du régime conservateur, sous le regretté sir John Thompson, et sous ce vétéran de nos luttes politiques, sir Charles Tupper, dont l'énergie et le courage, même dans son extrême vieillesse, ne sauraient être abattus, comme ils n'ont pas été abattus après l'insuccès du parti conservateur, à l'élection générale de 1896, année où un gouvernement libéral a pris en mains les rênes de l'administration. De 1896 à 1909, le parti libéral lui-même a cru bon de donner son adhésion aux doctrines énoncées par les gouvernements conservateurs précédents, dans les circonstances que j'ai déjà mentionnées dans cette enceinte.

J'aborde maintenant la question de nos moyens de défense sur mer. Elle a été soulevée pour la première fois dans cette Chambre au cours de la session de 1909-1910, par le représentant de Toronto-nord (l'honorable George E. Foster), le ministre actuel du Commerce, qui siégeait alors à la gauche de l'Orateur. Il n'est pas

hors de propos de rappeler à la députation que le projet de résolution a été présenté à la séance de l'après-midi, le lundi, 29 mars 1909; et ainsi que personne ne l'ignore, les députés présents le lundi sont toujours très peu nombreux. Naturellement, le chef du gouvernement n'a pas accepté volontiers la proposition telle que présentée, mais il a cru bon de soumettre un amendement qui était assez anodin et semblait ouvrir la porte à la conciliation. De fait, après un entretien amical entre le chef du gouvernement et l'auteur du projet de résolution, qui avait appelé à son aide celui qui était alors chef de l'opposition, le projet et le contre-projet furent retirés et le chef du gouvernement lui-même présenta un autre projet de résolution renfermant les mêmes principes et les mêmes caractéristiques que la proposition qu'il avait d'abord cru devoir modifier.

Ce projet de résolution, résultat de l'entretien en question, est bien connu, mais il est si embarrassant que je crois qu'il peut toujours être cité avec un intérêt nouveau. Le voici:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroissement de sa population et de ses richesses, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion que, étant donné les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Comme vous le voyez, monsieur l'Orateur, le dernier paragraphe énonce un principe dont l'existence n'avait pas même été soupçonnée jusqu'à ce jour-là, à savoir que: la défense de l'empire sur mer a le pas sur la défense du Canada. On n'en entendit presque pas parler en cette enceinte jusqu'à la fin de cette fameuse session, sauf lors de cette courte question et de cette brève réponse, toutes deux très anodines, apparemment, mais qui, néanmoins, n'étaient pas dépourvues d'importance, si nous tenons compte des circonstances.

De crainte que le chef du gouvernement ne manquât de saisir la portée de son projet de résolution concernant la défense navale, l'honorable député de Toronto-nord s'avisa d'inscrire au feuilleton, le 15 avril, c'est-à-dire environ quinze jours après la proposition et l'adoption du projet, cette question inattendue:

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Comment le gouvernement interprète-t-il la résolution concernant la défense navale, adoptée unanimement par la Chambre, le 29 mars?

2. Quelles mesures le gouvernement se propose-t-il de prendre pour mettre à exécution l'objet de la dite résolution, et quand se propose-t-il d'agir, dans l'espèce?

Appelé à répondre à cette interrogation qui était tombée sur certaines têtes comme un coup de tonnerre dans un ciel serein, le chef du gouvernement se leva et dit:

Le gouvernement a décidé que le plus tôt possible après la session, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) et le ministre de la Justice (sir Frederick Borden) se rendront à Londres pour aviser avec l'amirauté aux meilleurs moyens à prendre pour donner effet à la résolution du 29 mars.

Cette réponse contenait l'exposé d'un principe inconnu jusque-là dans la politique canadienne, mais qui, depuis, est devenu cher au cœur du député de Toronto-nord: "Ottawa ira à Londres." Et pour le salut de sa dignité, après en avoir donné sa parole, Ottawa dut, pour la première fois dans l'histoire du Canada, aller à Londres, au sujet de la défense navale. Je rappellerai, en passant, que l'honorable député de Toronto-nord n'a jamais critiqué les dépenses de voyage ni les autres dépenses des ministres qui allèrent à Londres cette année-là.

Je ne voudrais pas me hasarder à interpréter la pensée du ministre du Commerce qu'un devoir public éloigne de cette enceinte, mais je crois en avoir assez dit pour faire comprendre qu'il a posé cette question au mois d'avril afin de s'assurer que le gouvernement ne reviendrait pas sur son propre projet de résolution et que la résolution comportait, à l'égard de l'impérialisme, le même sens qu'il lui attribuait—opinion que les chefs de son parti lui avaient défendu d'entretenir, mais qui le hantait alors, quand même, et n'a cessé jusqu'à présent de le hanter. Et dire que leur trop grand attachement à cette même bonne pensée semble avoir plongé dans le malaise les chefs qui représentent ici nos deux partis politiques!

Les délégués de l'ancien gouvernement revinrent de Londres imbus de l'idée que notre système de défense nationale sur mer devait être ce que Londres voulait qu'il fût. Avaient-ils échappé aux dangers de l'hospi-

talité de la capitale? Sur ce point, le chef actuel de l'opposition a exprimé un doute à l'égard du premier ministre, au cours de l'été dernier.

Le 12 janvier 1910, le premier ministre demanda à présenter un bill (n° 95) concernant le service naval au Canada. Ce bill, tel que déposé et adopté, ne renfermait pas les mots "pour la défense de ce pays", tandis que notre loi de milice les renferme. Ils ont été omis à dessein du bill n° 95, autrement la résolution unanimement adoptée le 29 mars 1909, aurait été, à mon humble avis, un simple non-sens. Voici l'article du bill dont j'ai parlé:

Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale, ou toute partie de la force, en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire en raison de circonstances critiques.

Une comparaison de la loi de la milice et de la loi du service naval devrait donner à l'opposition matière à réfléchir. Pendant la dernière lutte, nos adversaires prétendaient—et ils prétendent encore—que la loi du service naval implique la défense permanente du territoire canadien par la nation canadienne, sur mer comme sur terre. Toutefois, la différence entre les deux lois à été clairement établie par le représentant de Jacques-Cartier, qui était alors le chef du parti conservateur dans la province de Québec, et lors de la deuxième lecture du bill, le 3 février 1910, il proposa un amendement à la contre-proposition du chef de l'opposition:

La Chambre, tout en protestant de son inaltérable dévouement à la couronne anglaise, est d'avis que le bill maintenant soumis à ses délibérations modifie les rapports du Canada avec l'empire et devrait en conséquence être soumis à la nation canadienne afin que l'on connût immédiatement son opinion au moyen d'un plébiscite.

Ce sous-amendement, inutile de le dire, a été repoussé par la Chambre, mais il a obtenu l'appui de toute la représentation conservatrice de la province de Québec, qui siégait alors à votre gauche, monsieur l'Orateur. Le 23 novembre 1910, le même député soumettait le projet de résolution suivant:

La Chambre regrette que le discours du trône ne donne aucun indice de l'intention du gouvernement de consulter le peuple sur sa politique navale et sur la question générale de la contribution du Canada aux armements impériaux.

Cette proposition avait le même effet que celle que je mentionnais tantôt, mais elle a reçu l'entier appui de l'opposition à ce moment-là. Telle était l'attitude des deux partis politiques lorsqu'on annonça tout à coup qu'une élection générale aurait lieu le 21 septembre 1911. Cette élection eut pour résultat la chute du gouvernement qui avait adopté la loi du service naval, et le succès du parti conservateur par une forte majorité. Je n'enterprendrai pas d'énumérer toutes les raisons du revers du gouvernement dans presque toutes les provinces. Je ne m'arrêterai qu'aux principaux points. Le gouvernement, ayant été assez longtemps au pouvoir, avait conçu l'idée qu'il pouvait faire presque n'importe quoi, et afin d'effacer les nombreuses bévues qu'il avait commises et qui auraient pu être attribuées à son incurie et à son manque de scrupule, l'idée lui vint de doter le peuple de nouvelles conventions commerciales. Toutefois, je puis dire que le grand cheval de bataille dans la province de Québec a été la loi du service naval—et cette province a retiré à l'ancienne administration la confiance qu'elle avait reposée en elle depuis quinze ans, et elle a élu non moins vingt-sept députés qui appartenaient à l'opposition.

Des assemblées publiques eurent lieu par toute la province pour la discussion de la question navale, le représentant de Jacques-Cartier, (M. Monk), et le chef actuel de l'opposition, se provoquant et luttant l'un contre l'autre devant des auditoires nombreux et enthousiastes. En plusieurs cas, des résolutions furent adoptées à grands cris, surtout à Saint-Eustache où la proposition suivante fut approuvée sans une voix discordante. Je la citerai dans la langue dans laquelle elle a été rédigée en premier lieu, de crainte que la traduction que j'en pourrais faire ne soit inexacte.

LA LOI NAVALE.

Protestation—L'autonomie du Canada—La véritable unité de l'empire—Résolutions adoptées à Saint-Eustache, le 17 juillet 1910.

Nous, citoyens du Canada, fidèles sujets de Sa Majesté le roi Georges V, nous déclarons prêts à défendre, au prix de notre sang, le sol de notre patrie et les droits de la couronne britannique au Canada, ainsi que nos pères l'ont fait en 1776, contre les sujets Anglais de Sa Majesté, en 1812, contre les armées de la République américaine, et comme nous l'avons fait en 1885, contre nos propres concitoyens en révolte.

Mais, confiants dans la grandeur et l'efficacité des principes de décentralisation et d'autonomie, solennellement proclamés et reconnus, depuis plus d'un demi-siècle, par les autorités de la Grande-Bretagne et celles du Canada, nous sommes opposés à toute politique nouvelle qui nous entraînerait dans des guerres lointaines, étrangères au Canada, aussi longtemps surtout que les colonies autonomes de l'empire ne partageront pas avec la mère patrie, et sur un pied d'égalité, l'autorité souveraine dont relèvent l'armée et la flotte impériales, les traités de paix et d'alliance, les relations étrangères, le gouvernement des Indes et des possessions de la couronne.

Nous croyons sincèrement que cette politique de concentration et d'apparente unité impériale, dont la nouvelle loi navale n'est qu'un premier jalon, produira au sein même de l'empire, des malentendus, des rivalités et

des conflits qui mettront en danger la paix et l'union des pays nombreux et des peuples de toutes races qui, aujourd'hui, sont fiers d'obéir à la couronne anglaise.

N'ayant jamais été pour la Grande-Bretagne et pour l'empire la cause d'aucun conflit, nous croyons qu'une politique de paix et de développement moral et matériel est nécessaire au Canada, à sa croissance et à sa cohésion, et, par suite, à la gloire et à la sécurité de l'empire.

Citoyens libres d'un pays démocratique, nous réclamons le droit d'exprimer hautement notre opinion sur cette question comme sur toute autre qui affecte le sort et les intérêts du Canada. Nous reconnaissons à la majorité du peuple canadien le droit de déterminer une orientation nouvelle dans nos relations avec les autres parties de l'empire, pourvu qu'elle le fasse en toute connaissance de cause.

Mais nous protestons contre toute tentative de soustraire ce grave problème aux libres délibérations du peuple canadien tout entier et de chacun des groupes qui le composent.

Nous désavouons les déclarations faites à Toronto, en décembre dernier, par M. Alexandre Taschereau, ministre provincial des travaux publics, qui a prétendu faussement que le peuple de Québec est prêt à accepter aveuglément toute politique de défense navale de l'empire et nous blâmons les membres du gouvernement et de la législature de la province qui ont ratifié ces déclarations par leur vote, le 2 juin dernier.

Nous blâmons le ministère fédéral et la majorité parlementaire qui ont imposé au Canada cette nouvelle loi navale, lancé le pays dans le gouffre du militairisme, dénoncé naguère avec tant d'énergie par sir Wilfrid Laurier, mis en danger la paix du Canada et détourné vers la construction d'engins meurtriers et la préparation de guerres sanglantes des millions destinés au développement de notre agriculture et de nos voies de transport.

Nous censurons également l'attitude de M. Borden et des députés de l'opposition qui, à sa suite, ont réclamé l'adoption d'une politique non moins néfaste.

Nous affirmons que le parlement n'avait aucun droit d'engager ainsi l'avenir du Canada dans une politique qui n'a jamais été soumise au peuple appelé à payer l'impôt du sang et à porter le joug des dépenses militaires.

Nous approuvons sans réserve la conduite courageuse et loyale de M. Monk et des rares députés fidèles à leur mandat, qui ont démontré les dangers de cette politique et réclamé pour le peuple du Canada le droit d'exprimer sa volonté, avant que ses mandataires ne lui imposent ce lourd fardeau.

Le vœu exprimé par l'assemblée de Saint-Eustache est dans le sens d'un plébiscite. Il y a quelques minutes j'ai eu occasion de voter contre une demande de plébiscite parce qu'elle avait trait au programme naval de l'ancien gouvernement. Jamais au cours de l'élection générale de 1908 n'avait-on annoncé au peuple que dans le cours des quatre années durant lesquelles il devait exercer le pouvoir, le parti libéral inaugurerait un service naval. Jamais le peuple canadien n'avait-il été consulté, et l'opposition déclara alors au gouvernement qu'il n'avait pas le droit d'inaugurer un tel service naval sans consulter le peuple au préalable. J'expliquai à mes électeurs que je m'opposerais à l'établissement de tout système de défense qui ne serait pas calqué sur notre système de défense sur terre. Je leur déclarai que je ne voulais pas du programme naval de sir Wilfrid Laurier, et que je ne voulais pas davantage du projet d'une contribution suggéré par le leader de la gauche d'alors. C'est exactement la même attitude que je prends aujourd'hui devant la Chambre et le pays. La Chambre voudra bien observer,—la distinction a son importance,—qu'un plébiscite n'est pas une solution, mais simplement un moyen. Voici un député qui a épuisé tous les moyens à sa disposition en vue de faire échec à une mesure qui est admise à sa troisième lecture. J'ai encore un moyen à mettre en œuvre, se dit-il, je demanderai que la question soit soumise au peuple et je suis convaincu que le peuple me donnera raison. Telle était l'attitude prise par la gauche. Personne ne prétendra que la députation n'avait pas le droit et qu'il n'était pas de son devoir de se prononcer sur toute question qui lui était soumise. Puis, cela fait, il lui était loisible, sur une question nouvelle et de cette importance, d'inviter le parlement à consulter le peuple, comme l'opposition le fit lorsque le projet de loi concernant le service naval fut d'abord présenté.

Je me suis permis cette courte digression parce que le vœu exprimé lors de l'assemblée de Saint-Eustache faisait allusion à l'opportunité d'un plébiscite et à la proposition d'une contribution pour la marine de guerre. Au mois d'octobre 1911, le gouvernement actuel prenait les rênes du pouvoir, et, en ce qui regarde la question navale, aucune initiative ne fut prise au cours de la première session; on se borna à faire savoir à la Chambre que le premier ministre actuel se rendrait à Londres à la suite de la prorogation, en vue de consulter l'amirauté sur les moyens les plus pratiques à prendre pour les fins de défense maritime. Quatre de nos ministres traversèrent l'Atlantique dans ce but. Au moment de leur départ ils étaient en faveur d'une contribution; telles étaient encore leurs dispositions lorsqu'ils nous revinrent. D'un autre côté, lorsque l'ancien premier ministre avait quitté Ottawa pour se rendre à Londres, il songeait, lui, à construire une flotte. Il allait lui aussi consulter l'Amirauté, et à son retour dans la capitale c'est la proposition qu'il nous fit: Construire une flotte. Cela semblerait indiquer que l'amirauté donna à chacun des deux premiers ministres la réponse qu'il désirait d'avance obtenir. Toutefois, il y a cette différence que la Chambre voudra bien noter, car elle est très importante: l'ancien premier ministre ne nous rapporta aucune note,

aucun document énonçant les vues de l'amirauté, tandis que le premier ministre actuel a jugé à propos de le faire afin que nous fussions mis au courant des vues de l'amirauté. L'ancien gouvernement a voté la loi du service naval, tandis que le gouvernement actuel a déposé un projet de résolution demandant l'inscription d'un crédit de 35 millions dont il se propose de faire don tout simplement à la métropole pour parer au péril, remettant à plus tard la question de l'établissement d'un programme naval permanent à être adopté ou rejeté par le peuple en temps opportun. Dans une hypothèse comme dans l'autre, le régime des relations constitutionnelles du Canada avec la métropole est modifié, mais que comporte le projet d'amendement soumis aujourd'hui par le leader de l'opposition? C'est la réaffirmation claire et nette des principes énoncés dans la loi du service naval. Quant à l'existence d'un péril, elle me paraît problématique, si j'en juge par les renseignements dont je dispose. L'honorable représentant de Rouville déclarait l'autre jour qu'il n'avait pas une idée bien nette quant à lui de la signification du mot "emergency" (urgence, péril), et qu'il avait consulté sur ce point le dictionnaire Webster. C'était, dit-il, son moyen de sortir d'embarras en pareille circonstance. Il trouva que le mot "emergency" y était défini: "éventualité soudaine ou inattendue, survenance subite, nécessité pressante, exigence". Il semblerait que l'honorable représentant de Rouville a consulté Webster plutôt en vue de créer des embarras au gouvernement que de se renseigner sur le sens du mot anglais. S'il avait eu un désir sincère de se renseigner quant au fond de la question, il aurait pu consulter une autre autorité très haut placée et dont il se réclame de préférence à qui que ce soit en matière politique. Voici ce que dit sir Wilfrid Laurier à l'égard de ce mot "emergency". Ce mot "emergency", nous dit le très honorable leader de l'opposition, signifie "guerre, invasion ou insurrection, effective ou appréhendée". Mes collègues pourront s'assurer de l'exactitude de ce que je viens de dire en se référant au discours du premier ministre d'alors prononcé à l'occasion du premier dépôt de la loi du service naval. Telle est l'expression dont il s'est servi, et nous ne saurions accepter d'autre définition du mot "emergency", puisque c'est là ce qu'il avait à l'esprit lorsqu'il rédigea son projet de loi. C'est la définition dont nous devons nous contenter, puisque c'est dans ce sens que le mot est employé dans la loi du service naval. Il n'est pas d'avocat qui ne me comprenne. Si l'honorable représentant de Rouville veut se reporter au compte rendu des débats, session de 1909-1910, il y trouvera la définition ci-dessus à la page 1733.

Or, s'il est exact que "emergency" signifie "guerre, invasion ou insurrection, effective ou appréhendée," pourquoi les membres de l'opposition, depuis le premier jusqu'au dernier, ont-ils depuis le 21 novembre 1912 passé le temps de la Chambre à combattre le présent projet de résolution, sous prétexte qu'il n'y a ni guerre, ni invasion, ni insurrection réelle, tandis que leur projet d'amendement déclare nettement qu'il y a guerre, invasion ou insurrection appréhendée? Car, si "emergency" veut dire guerre, invasion ou insurrection, effective ou appréhendée, et s'il y a lieu de reconnaître l'existence d'un péril dans l'un ou l'autre de ces deux cas, mais dans l'un ou l'autre de ces deux cas seulement, leur projet d'amendement qui approuve virtuellement la dépense de trente-cinq millions pour deux unités navales en supplément à la flotte impériale, lesquelles unités seront canadiennes en temps de paix, mais impériales en temps de guerre, leur amendement dis-je, comme le déclarait tout récemment l'ex-ministre des Finances, l'honorable M. Fielding, n'a absolument aucune raison d'être et ne veut absolument rien dire. Et cela, d'abord, parce que l'on n'aurait aucune raison d'approuver la contribution de trente-cinq millions, non plus que de réclamer la création de deux unités navales pour grossir la flotte impériale; non plus que d'affirmer que le Canada doit contribuer au maintien de l'effectif naval de l'empire.

A la suite d'une expression d'opinion comme celle-là de la part de nos adversaires, n'est-il pas amusant d'entendre leur leader actuel se prononcer non pas contre la teneur de la présente résolution, mais plutôt dans le même sens, seulement avec plus de force qu'aucun membre de la députation ne l'a jamais fait? Il n'attend pas que nous ayons une guerre, une invasion ou une insurrection effective ou appréhendée, il lui suffit d'un simple signe d'alarme de la part de l'Angleterre pour offrir quatre fois plus, et donner, non pas des escadres, mais du numéraire, de l'argent comptant; et non pas seulement 35 millions, mais 140 millions.

N'est-ce pas là un joli changement d'opinion qui se fait sous nos yeux? Comment se fait-il que tous ses suivants aient emboîté le pas et accepté le mot d'ordre sans la moindre manifestation de déplaisir de leur part, mais au contraire avec des signes d'enthousiasme débordant? Quel qu'étrange que cela paraisse, ce n'est pas pour étonner celui qui est au fait de leurs traditions politiques. N'est-ce pas eux que nous avons entendus naguère préconiser l'union commerciale, la réciprocité absolue, l'annexion, l'indépendance, l'extension ou la

M. MONDOU.

restriction de nos débouchés, lorsqu'ils siégeaient dans l'opposition, la protection, lorsqu'ils furent au pouvoir, et subséquemment encore la réciprocité lorsqu'ils prirent peur à la pensée de la défaite probable de leur parti sur la question de cette fameuse loi de la marine de guerre, laquelle hantera éternellement leurs esprits comme la vision Macbeth?

Ne sont-ce pas les mêmes hommes qui, guidés par le seul désir du pouvoir, ont critiqué sévèrement le premier ministre actuel pour avoir appelé dans son cabinet l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), ceux qui n'ont pas hésité à laisser de côté les meilleurs membres de leur parti, et ont trouvé un comté pour feu l'honorable M. Tarte qui avait été battu à Beauharnois, dans le but spécial d'en faire un ministre, bien qu'ils le connussent comme ayant toujours été un franc conservateur depuis son enfance, un homme qui, à l'époque même où il était leur collègue, ne voulait pas déclarer sous serment, dans la cause de Grenier, qu'il était libéral? Ceux qui aujourd'hui gouaillent les hommes et les journaux qu'ils appellent nationalistes avec un sourire de mépris, ne sont-ils pas les mêmes qui, en 1885, sous la conduite de Mercier, ont changé soudainement leurs principes, et même le nom de leur parti, afin de gravir les marches dorées du pouvoir?

Ce sont les premiers nationalistes que le Canada ait connus; ils proclamaient jusqu'aux confins les plus reculés de la province de Québec les paroles de Mercier: "Unissons-nous dans un même esprit national, cessons nos luttes fatricides, soyons les véritables amis de notre patrie". "Si j'arrive au pouvoir, mon gouvernement sera national et restera national tant que j'en serai chef".

Comment ces hommes, du premier au dernier, peuvent-ils reprocher aujourd'hui aux prétendus nationalistes, leurs principes actuels? Ces principes ne sont-ils pas absolument conformes à leurs propres doctrines et à leurs propres enseignements?

Comment peuvent-ils blâmer leurs propres élèves pour avoir protesté dans Arthabaska, champ de bataille choisi par l'ancien premier ministre lui-même, contre les principes de la loi du service naval, contre l'idée d'envoyer les navires et les marins canadiens prendre part à des guerres dans lesquelles le Canada ne serait pas concerné, lorsqu'eux-mêmes, dans leurs discours et dans leurs journaux, tels que le "Soleil" et le "Soir", ont jugé à propos, en 1896, de soulever les Canadiens français contre l'achat de fusils pour la milice canadiene et pour la défense du Canada conformément à la loi de la milice de 1868?

Si la province de Québec a contribué pour une aussi large part à faire descendre ces hommes du pouvoir, c'est surtout parce qu'elle avait été trompée assez longtemps par eux, et elle a voulu mettre fin à ce jeu. Tous les efforts de l'opposition pour reprendre le même rôle seront vains et inutiles, même si l'un d'eux s'aventurait à consulter Webster pour prouver qu'il est de bonne tactique de renier Papineau afin d'en tirer avantage pour son parti et pour lui-même.

Je veux dire aux honorables députés de la gauche que la province de Québec, dont j'ai l'honneur d'être un représentant dans cette Chambre, n'a pas changé ses vues au sujet de la défense navale. Pendant de longues années elle a appuyé généreusement les chefs du parti conservateur, et j'espère et j'ai confiance que dans l'avenir elle donnera son allégeance au parti politique qui restera le plus fermement attaché aux principes du gouvernement responsable dans cette grande et importante colonie dont l'avenir est si brillant et si plein de promesse, si nous savons en prendre soin.

Je ne puis terminer mes remarques sans répondre en quelques mots à certains discours qui ont été prononcés tant d'un côté que de l'autre de cette Chambre. La plupart des orateurs qui ont parlé ont dit que les deux propositions conservaient l'autonomie canadienne; quelques-uns cependant ont été d'avis contraire. Certains orateurs ont déclaré que l'autonomie impériale était celle qu'il fallait conserver et non pas l'autonomie canadienne. On a prétendu dans certains quartiers que cet amendement, s'il était adopté, serait un pas vers la fédération impériale.

Je le nie absolument. L'amendement ne dit pas que si le Canada avait une voix dans les conseils de l'empire il consentirait à modifier ses relations constitutionnelles actuelles. L'amendement déclare seulement que vu les relations constitutionnelles existant actuellement, le Canada ne peut pas changer son status. J'irai même plus loin et je dirai que l'Angleterre ne consentira jamais à partager sa responsabilité avec ses colonies, mais que si elle y venait un jour, ce serait alors le temps pour le Canada d'étudier avec soin si une représentation de ce genre serait bonne. Dans l'intervalle le Canada ne peut pas espérer devenir associé tant qu'il n'y aura pas égalité d'intérêts. L'argument principal apporté par les partisans de l'impérialisme dans ce pays et spécialement par le député de Saint-Antoine (M. Ames) contre le présent amendement, est qu'il signifierait que nous voulons être indépendants, ou, en d'autres termes, que nous voulons la séparation. Se conduire seul ne veut pas

dire se séparer. Il ne peut pas y avoir de séparation lorsqu'il y a contentement. Je suis aussi fermement attaché aux institutions britanniques et à l'empire, et aussi prêt à les défendre que tout homme au Canada. Tant que les hommes publics du Canada et d'Angleterre ne seront séparés sur la question de patriotisme que par une ligne imaginaire, on ne devra pas s'attendre que les vues exprimées par l'honorable député de Saint-Antoine, et autres personnes dans cette Chambre ou en dehors, prévalent, bien que l'on puisse continuer de les exprimer aussi longtemps que la controverse actuelle durera.

Il ne me reste plus qu'un mot à ajouter. Ainsi que je l'ai dit, la loi de la milice contient les mots "pour sa défense';' que l'on insère ces mots dans les lois que nous ferons concernant le service naval et je voterai pour le parti qui aura proposé cette insertion, même si ce parti commet par là un "crime" et si par mon vote je commets un "suicide".

Un mot aux députés de la province de Québec. Au cours de la dernière élection, ils ont affirmé que la loi adoptée par sir Wilfrid Laurier protège notre autonomie nationale. C'est ce que je nie. Je le répète, si ces messieurs tiennent à l'unité de l'empire, s'ils sont hostiles à l'autonomie nationale, libre à eux de prendre pareille attitude; seulement, qu'ils déclarent franchement à cette Chambre leur attitude sur cette question. Si j'ai réussi à leur faciliter l'intelligence de la question, j'ai prouvé que j'ai besoin de leur coopération.

Non seulement je leur demande de se prononcer, mais j'adresse la même demande à toute la Chambre des communes. J'adjure encore une fois la députation de respecter le principe consacré dans cet amendement touchant l'autonomie, l'indépendance du Canada, ou de toute colonie de l'empire britannique.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, je doute fort que ce soit là un amendement. D'après les autorités, un amendement est l'une de ces trois choses:

1) Radiation de certains mots; 2) Radiation de certains mots dans le but d'en insérer ou ajouter d'autres; 3) Insertion ou addition de certains mots.

La motion de l'honorable député est tout simplement négative; elle se borne à dire que cette Chambre doit refuser d'affirmer la résolution, en donnant des raisons à l'appui, mais sans proposer de motion, sans rien retrancher à la motion ni rien y ajouter. A mon avis, cette motion est contraire au règlement.

M. l'ORATEUR: J'inclinerais à croire que cette résolution, dans sa teneur même "par la radiation des mots après "que" et la substitution de ceux-ci", affirme, par les mots ainsi substitués, un principe qui n'est pas celui consacré par la résolution; mais, pour une autre raison, j'incline à penser que l'amendement est irrégulier, et voici pourquoi. En proposant cet amendement, l'honorable député fit observer qu'en substance il était identique à une résolution qu'il avait proposée sur l'adresse en réponse au discours du trône. Or, au sujet du renouvellement d'une question durant la session, Bourinot, dans sa troisième édition, dit que lorsqu'une motion a été exposée par le président de la Chambre et proposée comme question à déterminer, cette motion se trouve alors entre les mains de la Chambre qui en décide suivant les règles établies de procédures. Puis il ajoute:

C'est toutefois une règle ordinaire de procédure que nulle question, nulle motion ne saurait être présentée, si elle est, en substance, identique à une autre sur laquelle la Chambre a déjà exprimé son avis au cours de la session.

L'honorable député déclare lui-même que cette motion, en substance, est identique à la motion qu'il a proposée sur l'adresse en réponse au discours du trône. J'ai pris la peine d'examiner cette motion, et je m'accorde à dire avec lui qu'elle exprime, en substance, le même principe. J'ouvre le "manuel anglais de procédure" et j'y vois que la règle en vogue en Angleterre est presque la même.

Je cite la 125e règle:

Nulle motion ne doit soulever de question, identique, en substance, à une question sur laquelle la Chambre a déjà rendu sa décision, durant la même session.

M'appuyant sur cette raison, je dois déclarer que cette motion est hors d'ordre.

M. J. P. O. GUILBAULT (Joliette) (texte): Monsieur l'Orateur, avant que la résolution de l'honorable premier ministre soit mise aux voix, je désire proposer l'amendement suivant: appuyé par le député de Nicolet (M. Lamarche):

Que cette Chambre ne concourre pas maintenant dans la présente résolution mais que ladite résolution soit renvoyée au comité général de cette Chambre, avec ordre d'y insérer:

1. Des dispositions abrogeant et annulant, à toutes fins que de droit une loi sanctionnée par le Gouverneur général, le 4 mai 1910, 9-10 Edouard VII, et intitulée: "Loi du Service de la Marine du Canada."

2. Des dispositions stipulant que la présente résolution n'aura force et effet et ne sera obligatoire qu'après que la majorité du pepule consulté par voie de plébiscite y aura donné son approbation.

Monsieur l'Orateur, pendant la dernière compagne électorale, je me rappelle avoir déclaré en comparant le projet de contribution avec la loi du gouvernement Laurier, que je trouvais cette première préférable,

mais j'ajoutais: condamnons la loi Laurier, et nous condamnerons plus tard, quand l'occasion s'en présentera, le projet de contribution.

Pour être conséquent avec moi-même, j'ai cru de mon devoir de proposer l'amendement qui vient d'être soumis à cette Chambre. Pour moi c'est un point d'honneur, puisque j'ai engagé ma parole à mes électeurs. Je ne veux pas critiquer ni imputer de motifs blâmables à qui que ce soit. L'honorable premier ministre est conséquent avec lui-même, car il a toujours prêché cette contribution qu'il nous demande aujourd'hui. D'autres ministres, mis au courant de certains faits, que j'ignore, et convaincus d'une urgence qui ne m'a pas été démontrée, jugent aussi à propos d'appuyer la résolution qui est maintenant devant cette Chambre. Je respecte leur opinion, mais je ne la partage pas. Ce que je veux avant tout, c'est d'être fidèle aux engagements pris dans le passé, et voilà pourquoi je prends l'attitude actuelle.

Je sais que je disparaîtrai avant longtemps, car j'ai un adversaire beaucoup plus dangereux que le parti libéral, c'est la maladie qui finira, avant longtemps, par triompher de moi. Je veux que l'on dise plus tard que le député de Joliette a été fidèle à ses engagements, qu'il a tenu les promesses qu'il avait faites et qu'il a été conséquent avec lui-même.

Voilà en quelques mots les raisons qui m'ont engagé à proposer l'amendement maintenant devant cette Chambre.

Je sais à quoi je m'expose. Je démérite aux yeux de mon parti; mais je ne veux pas non plus m'attirer les applaudissements du parti libéral que je condamne encore plus fortement. Ce à quoi je tiens avant tout, c'est l'approbation de ma conscience, c'est la satisfaction du devoir accompli.

M. l'ORATEUR: Je vois que la première partie de cet amendement propose que la résolution soit renvoyée au comité avec instruction d'abroger une loi qui figure actuellement dans nos statuts, ce que cette Chambre ne saurait ainsi faire. Quand à la deuxième partie, c'est en substance, la même que l'amendement proposé par l'honorable député de Maisonneuve, et force m'est bien de la déclarer contraire au règlement.

(La motion de M. Borden est mise aux voix et adoptée.)

Que la résolution suivante, adoptée en comité général, soit lue pour la seconde fois et définitivement adoptée.

La Chambre décide qu'il y a lieu, relativement au projet de loi maintenant devant cette Chambre, intitulé: Loi tendant à autoriser des mesures en vue d'accroître les forces navales actives de l'empire de décréter:

a) Que sur le fonds du revenu consolidé du Canada il sera payé et appliqué une somme de trente-cinq millions de dollars, au plus, dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire;

b) Que ladite somme sera employée et appliquée, sous la direction du Gouverneur en conseil, à la construction et à l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs cuirassés, du type le plus moderne et le plus puissant;

c) Que lesdits vaisseaux, une fois construits et équipés seront placés, par le Gouverneur en conseil, à la disposition de Sa Majesté, pour la commune défense de l'empire, et

d) Que ladite somme sera payée, employée et appliquée, et lesdits vaisseaux seront construits et placés à la disposition de Sa Majesté, subordonnément aux termes, conditions et arrangements dont il pourra être convenu entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Aikins,	Henderson,
Alguire,	Hepburn,
Ames,	Hughes (Victoria) (O.)
Armstrong (Lambton),	Jameson,
Armstrong, (York-O.),	Kemp,
Arthurs,	Lalor,
Baker,	Lancaster,
Ball,	Lavallée,
Barker,	Lespérance,
Barnard,	Lewis,
Beattie,	Macdonnell,
Bennett (Calgary),	McKay,
Bennett (Simcoe),	McLean (Queen), (I. P.-E.),
Best,	Meighen,
Blain,	Merner,
Blondin,	Middlebro,
Borden,	Morphy,
Bowman,	Morrison,
Boyce,	Munson,
Boys,	Nantel,
Brabazon,	Nicholson,
Bradbury,	Nickle,
Bristol,	Northrup,
Broder,	Osler (sir Edmund),
Burnham,	Paquet,
Burrell,	Paul,
Carrick,	Pelletier,
Clark (Bruce),	Perley,
Clarke (Wellington),	Porter,
Clements,	Rainville,
Cochrane,	Reid (Grenville),
Cockshutt,	Rhodes,
Coderre,	Robidoux,
Crocket,	Roche,
Cromwell,	Rogers,
Crothers,	Schaffner,
Currie,	Sévigny,
Davidson,	Sexsmith,
Doherty,	Sharpe (Lisgar),
Donnelly,	Sharpe (Ontario),
Edwards,	Shepherd,
Elliot,	Smith,
Fisher,	Smyth,
Forget (sir Rodolphe),	Stanfield,
Foster (King) (N.-E.),	Steele,
Fripp,	Stevens,
Garland,	Stewart (Hamilton),
Gauthier (Gaspé),	Stewart (Lunenburg),
Girard,	Sutherland,
Green,	Taylor,
Hartt,	Thoburn,
Hazen,	Thompson (Yukon),

Thornton, Tremain, Walker, Wallace, Webster, Foster (King, N.-E.), Weichel, White (Leeds), White (Renfrew), Wilson (Wentworth), et Wright.—115.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Laurier (sir Wilfrid),
Barrette,	Law,
Bélanu,	Lemieux,
Bellemare,	Loggie,
Boivin,	Lovell,
Boulay,	MacNutt,
Bourassa,	McCraney,
Boyer,	McCoig,
Brouillard,	McCrea,
Brown,	McKenzie,
Buchanan,	McMillan,
Bureau,	Marcil,
Cardin,	(Bonaventure),
Carroll,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Martin (Montréal,
Champagne,	Ste-Marie),
Charlton,	Martin (Régina),
Chisholm (Inverness),	Michaud,
Clark (Red-Deer),	Molloy,
Cruise,	Mondou,
Demers,	Murphy,
Devlin,	Nesbitt,
Douglas,	Neely,
Emmerson,	Oliver,
Ethier,	Pacaud,
Fortier,	Papineau,
Gauthier (St-Hyacinthe),	Pardee,
Gauvreau,	Power,
German,	Proulx,
Graham	Pugsley,
Guilbault,	Reid (Ristigouche),
Guthrie.	Richards,
Hughes (King, I. P.-E.),	Robb,
Kay,	Ross,
Knowles,	Séguin,
Kyte,	Sinclair,
Lachance,	Thomson (Qu'Appelle),
Lafortune,	Turgeon,
Lamarche,	Turriff,
Lanctôt,	Verville,
Lapointe (Kamouraska),	Warnock,
Lapointe (Montéal, St-Jacques),	White (Victoria) (Alta.),
	Wilson (Laval).—83.

ONT PAIRE:

Ministériels	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Foster,	Bickerdike,
Haggart,	Gordon,
Elson,	Tobin,
Fowler,	Delisle,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Clare,	Cash,
Wilcox,	Macdonald (Pictou),
Marshall,	Clarke (Essex),
Chabot,	Chisholm (Antigonish).

Sur motion de M. Borden, la résolution est renvoyée au comité général chargé d'examiner le bill (n° 21) tendant à autoriser des mesures en vue d'accroître les forces navales actives de l'empire.

Sir WILFRID LAURIER: Quand le premier ministre compte-il proposer la deuxième lecture du bill?

M. BORDEN: Demain.

Sir WILFRID LAURIER: Je ferai observer au premier ministre qu'après la séance que nous avons eue aujourd'hui, ce ne serait guère juste. Je suggérerais mardi prochain.

M. BORDEN: J'y consens.

(La séance est levée à une heure moins dix minutes vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Vendredi, 14 février 1913.

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

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, je demande la permission de donner quelques explications concernant un fait personnel.

L'on m'a remis ce matin une feuille que les règlements de cette Chambre m'obligent probablement à honorer du nom de journal, publiée dans la ville de Régina, sous le titre de "Morning Leader". Le numéro du 7 février de ce journal publie un article insultant, défigurant malhonnêtement les faits et insinuant, avec toute la malice possible, des choses qui attaquent mon honneur comme ministre de l'Intérieur. Je ne crois pas pouvoir mieux faire que de donner lecture à la Chambre d'une partie de cet écrit. Le titre, en très grosses lettres, dit:

Bob Rogers fait cadeau à un favori d'un terrain dans la ville de Prince-Albert—Un quart de section dans les limites de la ville, secrètement livré à la colonisation et donné à Arthur Donaldson, sans avis au public—M. Martin dévoile toute la transaction—Une question posée par le député de Régina force le ministre actuel de l'Intérieur à avouer la plus honteuse opération dont un gouvernement canadien se soit jamais rendu coupable.

(Correspondance spéciale.)

Ottawa, 6 février—Le 16 avril 1912, quand l'honorable Robert Rogers était ministre de l'Intérieur et sans qu'un avis ait été donné au public que des terrains pouvaient être

obtenus à titre de concession gratuite, M. Arthur Donaldson, un proche parent du whip conservateur dans la législature de la Saskatchewan a été autorisé à demander la concession d'un terrain de grande valeur qu'on dit situé dans les limites de la ville de Prince-Albert.

Une partie de cette étonnante histoire a été rendue publique dans la Chambre des communes cet après-midi, lorsque le ministre actuel de l'Intérieur a répondu à une question posée par M. W. M. Martin, de Régina. Nous en apprendrons sans doute beaucoup plus, très prochainement, et on s'attend à constater que cette opération est une des plus étonnantes qui aient jamais eu lieu.

Le plus beau de l'affaire, c'est que cette concession gratuite est située dans les limites de la ville de Prince-Albert. Bien plus, à en juger par la valeur des immeubles dans cette ville, ce terrain, qui comprend un quart de section, est estimé à plusieurs milliers de dollars et, sous l'administration de Rogers, ces immeubles de grande valeur sont donnés à titre de concession gratuite.

Mais ce n'est pas ce qu'il y a de plus remarquable dans l'affaire. Dans sa réponse à M. Martin, cet après-midi, l'honorable M. Roche a admis qu'aucun avis n'avait été donné au public que des terrains dans la ville de Prince-Albert pouvaient être obtenus à titre de concession gratuite. Il faut croire cependant que M. Donaldson avait des moyens de se renseigner que le public ne possédait pas, que par des voies mystérieuses il a appris, alors que M. Rogers était ministre, qu'une demande de concession gratuite serait acceptée. A la date mentionnée ci-haut, il présenta sa demande et le terrain lui fut concédé. Au mois de novembre suivant, M. Donaldson obtint ses lettres patentes, de sorte que maintenant ses titres à cette propriété sont régulièrement établis, en conformité des règlements concernant les concessions gratuites.

Un autre détail intéressant, c'est qu'avant la demande de concession de M. Donaldson, certains citoyens de la Saskatchewan avaient eu l'idée de faire une semblable demande, mais qu'on leur avait répondu que ces terrains ne pouvaient pas être obtenus à titre de concession gratuite.

En réponse à une question de M. Martin, M. Roche a déclaré que le terrain en question était devenu disponible, comme concession gratuite, au mois de mars 1907, on n'admet pas cependant l'exactitude de ce renseignement et l'on prétend que M. Roche est dans l'erreur. Des gens en position d'être bien renseignés affirment que le terrain en question n'a été converti en concession gratuite que le jour où M. Donaldson a fait sa demande.

A tout événement, c'est une chose bien surprenante, si ces terrains pouvaient être obtenus comme concession gratuite depuis trois ans avant la demande faite par M. Donaldson, que personne ne les ait réclamés avant cette date. Les citoyens de l'Ouest ne sont pas gens à laisser échapper l'occasion d'acquérir un terrain d'aussi grande valeur pour presque rien.

La réponse de l'hon. M. Roche à deux autres questions de M. Martin inspire aussi des doutes. Le député de Régina a demandé si des instructions avaient été données par le gouvernement ou un de ses membres, à l'agent des terres de Prince-Albert, lui disant d'accepter la demande en concession qui serait faite par une personne désignée et si le gouvernement savait que ce terrain est situé dans les limites de la ville de Prince-Albert. A ces deux questions, M. Roche a répondu non, mais avec une restriction. La réponse est ainsi conçue: Autant qu'on peut le constater par les archives du département de l'Intérieur, non.

Cette restriction fait voir que toute l'histoire des instructions données à l'agent et des renseignements possédés par les ministres sur la situation exacte de ces terrains n'a pas encore été racontée.

A tout événement, il résulte clairement de toute l'affaire qu'aucun avis n'a été donné au public que ces terrains pouvaient être demandés à titre de concession gratuite; qu'un parent d'un homme politique a appris, par des moyens mystérieux, qu'une demande en concession d'un terrain d'une grande valeur et qu'on prétend situé dans les limites d'une ville serait acceptée; que la demande en concession a été faite; qu'elle a été accordée et que des lettres patentes ont été délivrées.

Je commencerai par nier absolument que des instructions quelconques aient été données, par moi ou par aucun fonctionnaire du département de l'Intérieur, autant que je sache. Je nie absolument avoir eu connaissance d'aucune irrégularité concernant la concession dont il est question dans cet écrit. J'ajouterai que M. Donaldson n'a rien fait d'irrégulier en acquérant la propriété de ce terrain, à la date mentionnée.

Je dirai aussi, monsieur l'Orateur, que je n'ai jamais eu connaissance de la demande de concession qui a été faite et je répète qu'aucun renseignement n'a été fourni à M. Donaldson ou à qui que ce soit, par un fonctionnaire du département de l'Intérieur. L'agent des terres fédérales n'a jamais reçu l'ordre en concession d'accepter la demande en concession de M. Donalson. pour ce quart de section.

Pour répondre à cette calomnie, permettez-moi d'exposer les faits tels qu'ils sont. Il y a quelques années, lorsque l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) était ministre de l'Intérieur, il entreprit d'établir une réserve forestière dans cette partie du territoire, au nord de la ville de Prince-Albert. Quelque temps après avoir établi cette réserve, il décida, sans même s'y faire autoriser par décret en conseil, de restreindre les limites de cette réserve, et j'ai ici une carte sur laquelle sont indiquées, en encre rouge, les limites de la première réserve et le nombre des sections qui en ont été ensuite retirées. Il a été aussi constaté que les sections ainsi retirées de la réserve par mon honorable ami, ont été ensuite concédées, sous son administration. Ces terrains ont été concédés non-seulement à titre de homestead, mais aussi par vente à ses amis et aux amis du parti libéral.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, je désire savoir s'il est permis à l'honorable

ministre de m'attaquer, quand je ne puis pas répondre.

M. ROGERS: Je n'attaque pas l'honorable député; j'expose simplement les faits.

M. l'ORATEUR: Un député qui demande la parole pour un fait personnel a le droit d'exposer la situation et de la traiter comme il l'entend; mais je ne crois pas qu'il lui soit permis de commenter ce qui a été fait par d'autres.

M. ROGERS: Je me soumets à votre décision, monsieur l'Orateur. Je nie absolument que M. Donaldson ait reçu de moi ou des fonctionnaires du département des renseignements qu'il lui ont permis d'acquérir ces 80 acres de terrain. Je crois avoir le droit d'expliquer ce qui s'est passé dans cette affaire, pour que ma dénégation soit plus complète et mieux comprise par le Chambre.

Plusieurs DEPUTES: Vous n'avez pas ce droit.

M. ROGERS: Je viens de dire, il y a un instant, qu'on avait concédé de la même manière des terrrains voisins de ce quart de section. Le 30 novembre 1907, M. R. H. Campbell fut prié de faire un rapport concernant le quart de section voisin de celuici et il constata dans son rapport que plusieurs demandes de concessions avaient été faites pour ce quart de section, compris dans la réserve forestière de Prince-Albert, et il donna dans ce même rapport une description du terrain. M. Maber, dans un mémoire adressé à M. Greenway, dit:

Selon toutes les apparences, dans le règlement de cette affaire il faudra consulter le rapport que M. Campbell prépare en ce moment concernant la réserve forestière, afin de s'assurer s'il demande à ce que la section 8 soit exclue de la réserve.

Remarquez bien qu'il s'agit ici d'un quart de section adjacent aux 80 acres de M. Donaldson. Le 11 février 1908, M. Greenway reçut la note suivante:

Veuillez prendre les arrangements nécessaires pour faire accepter la demande en concession du premier solliciteur régulier pour le quart nord-ouest de la section 8, township 49, rang 26 à l'ouest du deuxième méridien. (Signé): Frank Oliver.

Nous avons une autre note envoyée le 14 février 1912:

Concernant votre note du 25 novembre dernier, je dois vous dire que si ce terrain est situé dans la réserve forestière, vous devrez agir avant que l'agent reçoive des instructions en conformité du mémoire du ministre du 11 courant.

Voici maintenant une lettre de M. Keys, datée du 4 février 1908:

J'ai l'honneur de vous informer qu'il a été décidé de mettre à la disposition du public, à titre de homesteads le quart nord-ouest de la section 8, township 49, rang 23, à l'ouest du deuxième méridien et vous êtes par la présente autorisé à agir en conséquence et d'accepter la demande en concession de la personne qui y a droit, conformément aux règlements.

Voici maintenant une lettre datée du 19 mars 1908, à Prince-Albert. Elle est adressée par l'agent des terres au secrétaire du département de l'Intérieur, à Ottawa:

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 4 courant, (Ref. 811135), reçue ici le 10 courant, dans laquelle vous m'annoncez qu'il a été décidé de concéder, à titre de homestead, le quart nord-ouest de la section 8, township 49, rang 26, à l'ouest du deuxième méridien, et m'autorisez à agir en conséquence, et à accorder la demande de concession de la personne qui y a droit, conformément aux règlements. Je dois vous demander si c'est votre intention qu'il soit tenu compte des demandes de concessions déjà reçues ici ou à votre département. (Voyez votre lettre du 20 mai 1907). Cette affaire est pendante depuis longtemps et, d'après votre lettre, je ne saisis pas parfaitement si c'est votre intention de tenir compte des demandes en concession déjà reçues, ou si ce terrain doit être concédé conformément aux nouveaux règlements, au moyen d'un affichage de dix jours dans ce bureau, pour en disposer ensuite en faveur du premier qui se présentera en personne. Je vous soumets de nouveau la question, vu l'emplacement de cette propriété et aussi parce que l'on construit actuellement un pont qui lui donnera beaucoup de valeur dans un avenir rapproché. Pour ces raisons, je désire savoir au juste ce que vous désirez que je fasse. J'inclus un croquis pour votre information personnelle.

Votre obéissant serviteur,

R. S. COOK,
Agent des terres fédérales.

En réponse, M. Fitzroy Dixon, adressait la note suivante à M. Maber:

Veuillez lire les instructions du ministre en date du 11 février 1908.

Vu la valeur du terrain en question je crois qu'il serait bien de prendre en considération la lettre de l'agent du 19 courant. La question est de savoir si le terrain doit être concédé au premier qui en fera la demande régulière après un affichage de dix jours, conformément aux nouveaux règlements, ou si le terrain doit être concédé à une personne en particulier.

Cette note est datée du 31 mars 1908; à la même date M. Greenway recevait la note suivante:

Sujet: le quart nord-ouest 8, 49, 26, O. 2.

Au sujet des instructions aux agents, en date du 4 février, informez l'agent que la concession doit être accordée au premier demandeur régulier, après réception des instructions. En conséquence, il accordera la concession au premier qui lui en fera la demande régulièrement, après réception des instructions.

FRANK OLIVER.

Le 30 avril 1908, M. Keyes adressait la lettre suivante à l'agent de Prince-Albert:

Sujet: le quart nord-ouest 8, 49, 26, O. 2.

En réponse à votre lettre du 19 courant, je dois vous dire que la lettre du département qui vous a été adressée le 4 février, était à l'effet de vous autoriser à accorder la concession au premier qui en ferait la demande régulièrement, conformément aux règlements, après que vous aurez reçu les instructions contenues dans cette lettre. En conséquence, sur réception de la présente, vous voudrez bien accorder la concession au premier qui vous en fera la demande, après réception des dites instructions.

Votre obéissant serviteur,

P. G. KEYES.

Bien que les instructions de M. Keyes aient été envoyées à l'agent de Prince-Albert le 4 avril 1908, la personne qui avait demandé la concession du quart de section voisin de celui dont il est question dans cette lettre l'avait obtenue dès le permier avril, le lendemain du jour où le ministre avait communiqué ses instructions au département. Je n'ai eu aucune connaissance de ce qui s'est passé au sujet de ce quart de section, ainsi qu'il est facile de le démontrer par les archives du département. J'ai ici une lettre datée du 3 avril 1912, écrite et signée par M. W. W. Cory, sous-ministre de l'Intérieur; elle est adressée à M. S. J. Donaldson, M.A.L., Régina, Saskatchewan, et elle est ainsi conçue:

En l'absence du ministre on m'a remis la demande de concession que vous lui avez adressée, pour le quart sud-ouest de la section 7 et le quart sud-ouest de la section 8, 49, 26, O. 2.

Les subdivisions légales 2, 7, 8 du quart sud-est de la section 7 ont été réservées pour les fins scolaires. La subdivision légale 1 a été vendue à terme à M. A. S. Stewart; la moitié nord de la fraction sud-ouest du quart de la section 8 est vacante dans les livres du département. Nous avons écrit à l'agent des terres fédérales pour savoir s'il y a quelque chose dans ses livres concernant le terrain mentionné en dernier lieu. Dès que nous aurons reçu sa réponse, je vous écrirai de nouveau.

M. Donaldson était à Prince-Albert quand il reçut cette lettre. Il se rendit immédiatement au bureau des terres et constata que les choses étaient telles que les avait expliquées M. Cory, c'est-à-dire qu'il n'existait aucune demande concernant ce terrain et qu'il pouvait être réclamé par n'importe qui. Les terrains mentionnés dans la lettre de M. Cory avaient été concédés sous l'ancien Gouvernement, mais les 80 acres en question semblaient avoir été oubliés. Il se trouve aujourd'hui qu'un conservateur a eu l'avantage de les obtenir conformément aux règlements faits par l'honorable député d'Edmonton. Si M. Donaldson doit des remerciements à quelqu'un pour avoir obtenu ces terrains, il les doit à mon honorable ami, puisque l'agent des terres fédérales à Prince-Albert avait reçu l'ordre il y a quelques années de concéder le terrain voisin à un de ses amis. Ces règlements sont encore en vigueur dans son bureau et il les a appliqués dans le cas actuel. Aujourd'hui, parce qu'un conservateur a obtenu un terrain de 80 acres, conformément aux règlements faits par le Gouvernement précédent, on m'accuse d'avoir commis des irrégularités dans une affaire dont je n'ai pas eu connaissance.

Je ne crois pas que le jeune homme qui représente ce journal dans la tribune des journalistes ait pu écrire un article aussi faux et aussi calomnieux. Je suis plutôt porté à croire que l'écrit en question est sorti de l'officine installée ici pour calomnier et vilipender les membres conservateurs de cette Chambre. Cette officine de scandales opère sous la direction de l'honorable chef de l'opposition.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. OLIVER: L'honorable ministre a-t-il le droit de parler comme il vient de le faire.

M. l'ORATEUR: Si j'ai bien compris, il parle d'un particulier ou d'une institution qui existerait dans cette Chambre ou en dehors et qui s'occuperait de fournir des renseignements sur ce qui se passe ici. Par conséquent, je considère qu'il est autorisé à dire que le renseignement fourni par cette institution est faux.

Sir WILFRID LAURIER: Décidez-vous, monsieur l'Orateur, que le ministre doit se borner à nier la vérité du renseignement publié? Peut-il se permettre des insinuations contre des membres de la Chambre ou des étrangers?

M. BORDEN: Mon honorable ami a changé d'opinion bien vite sur cette question. En sa présence même, des membres de l'opposition ont traité le premier ministre du Manitoba de menteur, au moins à deux reprises différentes, et je n'ai pas entendu la moindre protestation ni le moindre rappel au règlement.

Sir WILFRID LAURIER: Le premier ministre du Manitoba en qualifiant un certain acte a dit dans la législature provinciale des choses qu'il n'avait pas le droit de dire. Cette question pourra être discutée une autre fois.

M. BORDEN: Aussitôt que mon honorable ami le désirera.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. OLIVER: Je ne connaissais pas d'autres moyens de nier l'assertion de l'honorable sir Rodmond Roblin qu'en démontrant qu'il avait commis un mensonge.

M. BORDEN: Personne ne soulève d'objection. Il arrive que mon honorable ami est exposé à manquer aux convenances, en pareilles occasions.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

Sir WILFRID LAURIER: Je soulève la question de règlement.

Plusieurs DEPUTES: Pourquoi?

Sir WILFRID LAURIER: Pour ceci: que l'honorable premier ministre accuse un membre de cette Chambre de manquer aux convenances.

M. l'ORATEUR: Je ne vois rien dans les règlements qui défende l'emploi de telle ou telle expression. Mais pour la dignité de nos délibérations, il serait à souhaiter qu'on n'employât pas d'autres expressions que celles qui sont admises dans la bonne société.

Sir WILFRID LAURIER: Et celles qui ne sont pas admises dans la bonne société ne sont pas parlementaires.

M. ROGERS: J'avais à nier une affirmation fausse, calomnieuse et malhonnête, une accusation qui attaque mon honneur comme membre de cette Chambre. Pour donner plus de poids à ma dénégation, j'ai voulu indiquer d'où était partie la calomnie.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre.

M. ROGERS: Je crois avoir le droit de parler ainsi. Si le règlement ne me le permettait pas . . .

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre est parfaitement dans son droit. S'il a raison de croire que l'écrit dont il se plaint vient d'une certaine source, il a le droit de le dire et c'est à la Chambre à décider si l'auteur de l'écrit, quel qu'il soit, a méconnu ou non les prérogatives du Parlement; si la Chambre décide dans l'affimative, le coupable peut être puni.

Sir WILFRID LAURIER: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je ferai observer que lorsqu'un membre de cette Chambre demande la permission de donner des explications sur un fait personnel il a parfaitement le droit d'être entendu et de nier les faits allégués, s'il le juge à propos; mais, au cours de ses explications, il n'a pas le droit d'accuser les autres. Il a le droit de nier et s'expliquer, mais il n'a pas celui d'accuser.

M. l'ORATEUR: Si j'interprète bien le règlement, le député en questioin n'a pas seulement le droit de nier l'exactitude de ce qui a été dit à son sujet, il peut aussi contester le droit de qui que ce soit de l'attaquer ou d'attaquer la Chambre.

M. ROGERS: Il n'est pas étonnant que l'honorable chef de l'opposition n'aime pas à m'entendre dire d'où sont sortis les renseignements et les imputations contre lesquelles je proteste, parce qu'elles attaquent mon honorabilité comme membre du Parlement. Je déclare que je suis intimement persuadé qu'elles viennent d'une institution qu'on appelle le "Bureau central de renseignements du parti libéral canadien", et qui est sous la haute direction de l'honorable chef de l'opposition. C'est une officine pour la fabrication des scandales et . . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

Sir WILFRID LAURIER: Je soulève la question de règlement. J'admets avoir quelque chose à faire avec cette institution, mais je n'admets pas qu'elle soit une officine de scandales. Si l'honorable ministre prétend le contraire, je lui demanderai de donner ses preuves.

M. ROGERS: Si l'honorable chef de l'opposition me permet de dire ce que fait ce bureau, et s'il n'admet pas ensuite qu'il fait pis que de fabriquer des mensonges, je me ferai un devoir de lui présenter des excuses. S'il consent, que le règlement me le permette ou non, à ce que . . .

Sir WILFRID LAURIER: Si l'honorable ministre désire porter une accusation contre l'institution qu'il a mentionnée, libre à lui de le faire, mais il lui faut pour cela porter une accusation directe, formelle et spécifiée. Dans le moment, il a demandé la parole pour venger son honneur et il est parfaitement dans son droit. Il peut nier tout ce qui a été dit sur son compte; mais s'il a des accusations à porter, qu'il demande une enquête et je serai bien aise de le rencontrer sur ce terrain.

M. l'ORATEUR: Un député a le droit de parler de ce qui le concerne personnellement, mais il ne peut pas aller au delà, quand il demande la parole sur une question de privilège.

M. ROGERS: Je me conforme à votre décision, monsieur l'Orateur, et je réserve pour plus tard les renseignements que je pourrais fournir à l'honorable chef de l'opposition. En temps et lieu, je donnerai la preuve de ce que je viens de dire. Je crois avoir démontré clairement que ce vil écrit n'est qu'un amas de mensonges malicieux, en ce qui concerne mon administration au département de l'Intérieur.

M. OLIVER: Puisque l'honorable ministre a fait allusion à mon administration du département, aura-t-il l'obligeance de déposer sur le bureau de la Chambre, dans le plus court délai possible, tous les documents concernant cette réserve forestière et les changements qui ont été faits, pour que la Chambre soit en état de se renseigner sur la question?

M. ROGERS: Je me ferai un plaisir de demander au ministre de l'Intérieur (M. Roche) de déposer immédiatement tous ses documents ou de fournir à mon honorable ami tous les renseignements qu'il désire.

3e LECTURE

Du bill n° 22, déposé par M. Hazen, concernant les commissaires du port de Montréal.

DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF A LA PROTECTION DES DOUANES ET DES PECHERIES.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la 2e lecture du bill n° 35, modifiant la loi de la protection des douanes et des pêcheries.

—Des explications ont été données sur ce bill, lorsqu'il a été déposé, mais il est peut-être utile de compléter ces explications aujourd'hui. Il s'agit d'abroger l'article 10, du chapitre 47, des Statuts revisés de 1906, et de le remplacer par un autre. Cet article 10 est ainsi conçu:

10. Tout navire, bâtiment ou bateau étranger ou ne naviguant pas conformément aux lois du Royaume-Uni ou du Canada.

a) S'il a été trouvé pêchant ou se préparant à pêcher dans les eaux britanniques, dans un rayon de trois milles marins de quelqu'une des côtes, baies, anses ou havres du Canada, qui ne sont pas compris dans les limites spécifiées et décrites en l'article 1er de la convention susdite, sans permis alors en vigueur, accordée sous l'empire de la présente loi;

b) S'il est entré dans ces eaux pour quelque fin non autorisée par traité ou par convention ou par une loi du Royaume-Uni ou du Canada alors en vigueur, peut, ainsi que ses gréments, apparaux, équipements, provisions et cargaison être confisqués.

Les fonctionnaires du département ont constaté que sous l'empire de cette loi il est presque impossible de confisquer les navires étrangers, dans un rayon de trois milles et qui se préparent à pêcher, parce que le département de la Justice et les tribunaux du pays ont décidé que pour appliquer les dispositions de la loi à un navire qui se prépare à pêcher sans permis dans un rayon de trois milles des côtes, il faut prouver que ce navire se préparait à pêcher dans le rayon de trois milles. En d'autres termes, si le propriétaire du navire dit: "Je me préparais à pêcher, mais je faisais des préparatifs avec l'intention de pêcher en dehors des eaux territoriales", il n'est pas possible de lui appliquer les dispositions de la loi.

Nous voulons modifier cette disposition de façon à ce que l'on puisse confisquer le navire que l'on trouve en deçà de la limite des trois milles stipulés, se préparant à faire la pêche dans les eaux ainsi bornées, s'il n'a pas obtenu le permis exigé. La rédaction de la loi, telle qu'on la lit aujourd'hui, a eu cette conséquence qu'à plusieurs reprises on n'a pas puni les délits de cette nature, parce que le statut n'indiquait pas formellement l'intention du législateur.

M. McKENZIE: Dans une cause qu'on a plaidée devant lui à Halifax, M. le juge en chef McDonald n'a-t-il pas décidé que l'équipage d'un certain navire avait contrevenu à la loi, parce qu'il se préparait, lorsqu'on l'avait surpris, à faire la pêche en deçà de la limite de trois milles, et la cour suprême n'a-t-elle pas confirmé cette décision?

M. HAZEN: Le renseignement que me fournit le ministère de la Justice vise certainement le contraire. Ce projet de loi contient une autre modification importante. L'article premier du traité de 1818 conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne en ce qui se rattachait aux pêcheries situées sur le littoral de l'Atlantique du Nord—convention qui fut signée le 20 octobre 1818—nous porte à croire qu'il existait une entente d'après laquelle, dans le cas de certaines eaux spécifiées à cette disposition, les pêcheurs et les citoyens des Etats-Unis jouissaient des droits et privilèges que pouvaient exercer les habitants du Canada. L'article 1er de ce traité est ainsi conçu:

Attendu qu'il s'est élevé des difficultés au sujet de la liberté que les Etats-Unis réclament pour leurs habitants de prendre du poisson le long de certaines côtes, ou dans les eaux de certains havres, baies et criques des possessions de Sa Majesté, de saler et de faire sécher tel poisson ainsi pris, il est convenu entre les hautes parties contractantes que les habitants des Etats-Unis jouiront pour toujours, de concert avec les sujets de Sa Majesté britannique, de la liberté de prendre du poisson de toute espèce dans les eaux du littoral méridional de Terre-Neuve.

Suit une description des côtes dans les eaux desquelles les habitants des Etats-Unis ont le droit de pêcher. Lorsqu'on a rédigé cet article de la loi, on a commis l'erreur de se servir des mots "navires étrangers" au lieu de mentionner spécialement les navires des Etats-Unis, d'où il suit que ce ne sont pas seulement les citoyens des Etats-Unis qui, d'après cette convention, ont un droit absolu et légitime de pêcher dans ces eaux, mais encore ceux d'aucun autre pays étranger, ceux de France aussi bien que les habitants d'autres parties du monde, et cela, sans qu'il nous soit possible de les empêcher d'exercer leur industrie. Voici le texte même de cette disposition qui se rapporte à

Tout navire, bâtiment ou bateau étranger ou ne naviguant pas conformément aux lois du Royaume-Uni ou du Canada:

a) S'il a été trouvé pêchant ou se préparant à pêcher dans les eaux britanniques, dans un rayon de trois milles marins de quelqu'une des côtes, maies, anses ou havres du Canada, qui ne sont pas compris dans les limites spécifiées et décrites en l'article 1er de la convention susdite, sans permis alors en vigueur, accordée sous l'empire de la présente loi; ou,—

Les eaux dont il est question dans le premier article sont celles mentionnées au traité de 1818. Cette disposition met réellement le Canada dans l'impossibilité de faire observer les règlements qu'il édicte à l'endroit des navires français ou de ceux d'autres pays qui viennent pêcher dans les eaux où les habitants des Etats-Unis ont, en vertu du traité de 1818, le droit de pêcher.

Le projet de loi en discussion fait disparaître l'article 10 et le remplace par une nouvelle disposition. C'est le ministre de la Justice qui a rédigé cette stipulation, après une étude approfondie de ce qu'elle comporte; il estime qu'elle règle parfaitement la question. Le paragraphe "a" est conservé tel quel dans le projet de loi; paragraphe "b" de l'article en délibération est ainsi conçu:

Tout navire, bâtiment ou bateau étranger ou ne naviguant pas conformément aux lois du Royaume-Uni ou du Canada:

b) S'il est entré dans ces eaux pour quelque fin non autorisée par traité ou par convention ou par une loi du Royaume-Uni ou du Canada alors en vigueur, peut, ainsi que ses gréments, apparaux, équipements, provisions et cargaison être confisqués.

Le ministère de la Justice affirme que cela suffit dans le cas qui nous occupe, parce que les seuls navires ou vaisseaux qui ont le droit d'entrer dans telles eaux en vertu d'un traité ou d'une convention, sont ceux des Etats-Unis; or, cette disposition stipule que les équipages de tous les vaisseaux qui entrent dans ces eaux "pour un objet non autorisé par traité ou convention ou par une loi du Royaume-Uni ou du Canada alors en vigueur", seront soumis à l'amende et à la saisie.

M. PUGSLEY: Que trouve-t-on qui empêche les navires de pénétrer en deçà de la limite des trois milles dont il est question?

M. HAZEN: Ce qui se rapporte au fait même d'entrer dans nos eaux territoriales. Nos navires n'ont pas le droit de pêcher à moins de trois milles du littoral des Etats-Unis et de celui des côtes russes. Il est défendu également aux navires en question de venir pêcher à moins de trois milles de notre littoral.

M. PUGSLEY: Un navire norvégien n'a-t-il pas le droit de s'approcher à une distance moindre que trois milles de notre littoral, d'après le droit commun?

M. HAZEN: Le seul motif qui pourrait l'autoriser, d'après le droit international, de pénétrer en deçà de cette limite de trois milles—distance convenue eu égard à l'ancienne idée que l'on entretenait que c'était bien là l'éloignement du littoral qui protégeât la côte contre les boulets qu'un canon pourrait lancer, soit trois milles—serait plutôt d'un caractère humanitaire, s'il s'agissait, par exemple, de chercher un refuge, de faire subir des réparations à ce navire, de prendre de l'eau et de se procurer du bois. Mais, si mon honorable ami veut lire plus attentivement cette disposition, il constatera qu'elle dit:

. . .est entré dans ces eaux pour un objet non autorisé par traité ou convention.

On ne trouve aucun traité, aucune convention qui permet aux navires de pêche d'aucun pays étranger, à l'exception de ceux des Etats Unis, de pénétrer dans cette zone de trois milles à seule fin d'appareiller en vue d'y pêcher; mon honorable ami constatera—s'il relit ce sous-paragraphe—que les termes qu'on a employés dans sa rédaction sont de nature à faire disparaître la difficulté qu'il entrevoit.

M. LEMIEUX: N'existe-t-il pas de règlements qui soient communs aux deux pays?

M. HAZEN: Les règlements arrêtés par le tribunal de la Haye, en ce qui concerne les Etats-Unis et le Canada, se rapportent, en premier lieu, aux baies comme étant les points de démarcation de cette limite de trois milles; il va sans dire que dans toutes les baies qui appartiennent à la couronne et qui ont une largeur de 10 milles, on devra établir une ligne à travers l'embouchure de cette nappe d'eau et en tracer une autre de ce point à angle droit vers l'océan. Plusieurs baies tombent sous cette disposition: la baie Miramichi, la baie des Chaleurs et, en résumé, presque toutes les grandes baies, dans lesquelles les points servant d'extrémités aux lignes qui doivent être tirées sont prévus expressément dans le traité, et d'autres doivent l'être entre les pointes qui marquent la fin de la baie, à l'exception de la baie de Fundy, dont on n'a pas tenu compte ici; la baie d'Hudson est mise à part, car elle relève du tribunal de la Haye.

L'autre disposition devrait se rapporter aux règlements que le Canada arrêterait de temps à autre en ce qui touchent les pêcheries dans les eaux mentionnées au traité de 1818. En réalité, ces règlements ont été acceptés. Il exista une divergence d'opinion, entre les Canada et les Etats-Unis, parce que le tribunal de la Haye décida que le Canada possédait un droit souverain sur ces pêcheries; certains ont estimé alors que les règlements proposés n'étaient pas conformes à cette décision. Le Canada pouvait promulguer des règlements que le gouvernement des Etats-Unis n'aurait pas approuvés au préalable. La question fut, toutefois, réglée à la satisfaction générale après une conférence avec le gouvernement américain. En l'état où se trouve la question à l'heure qu'il est, le Canada édicte ces règlements et il incombe au gouvernement des Etats-Unis de réclamer, s'il juge à propos de le faire.

Il reste une autre stipulation relative à la création d'une commission dont le Ca-

nada nommera un membre, les Etats-Unis un autre et si les deux ne peuvent tomber d'accord, un troisième membre sera nommé par la reine des Pays-Bas.

Ce que je tiens à signaler, en parlant du Tribunal de la Haye, ne se rapporte que de très loin au sujet en discussion, surtout en ce qui a trait aux Etats-Unis; mon but est uniquement d'établir jusqu'à l'évidence que les navires des Etats-Unis ont le droit de venir pêcher dans les eaux mentionnées au traité de 1818, ce que les autres pays n'ont pas l'autorité de faire. D'après ce statut, il est impossible de prendre des moyens destinés à mettre fin à cette coutume, parce qu'en rédigeant la législation que nous nous proposons aujourd'hui de modifier, on a employé le mot "étrangers", lorsqu'on avait simplement l'intention de décréter que seuls les Etats-Unis auraient le droit—qu'ils possèdent encore d'après ce traité—de pêcher dans ces eaux.

Quant à l'autre point, le paragraphe "e", si on l'étudie, en tenant compte de la première partie de cette disposition, l'on constate qu'il édicte:

> Tout navire, bâtiment ou bateau étranger ou ne naviguant pas conformément aux lois du Royaume-Uni ou du Canada:
>
> c) Qui, étant entré dans ces eaux pour un objet non permis par un traité ou une convention ou par quelque loi du Royaume-Uni ou du Canada alors en vigueur et n'y étant pas autorisé par ce traité, cette convention ou cette loi, achète ou obtient de la boitte, de la glace, des seines, des lignes ou autres approvisionnements ou agrès, ou transborde quelques approvisionnements, agrès ou pêche, ou embarque ou renvoie quelque officier, marins, pêcheurs ou autres membres de son équipage, ou embarque ou débarque quelques passagers, doit être confisqué ainsi que ses gréements, agrès, équipements, mobilier, approvisionnements et cargaison.

Cette disposition décrète que si ces navires pénètrent dans ces eaux territoriales, même si cela leur est permis par un traité, ou par une convention, ou par une loi quelconque du Royaume-Uni ou du Canada et que, s'il ne leur est pas permis par traité, par convention ou par une loi quelconque d'accomplir des actes qui viennent à l'encontre de ce traité, de cette convention ou de cette loi quelconque, dans ce cas, on peut légalement confisquer ses navires.

Je crois que ce projet, que le ministère de la Justice a préparé avec un soin jaloux jusque dans ses moindres détails, nous permettra d'atteindre la fin que nous avons en vue. Je puis dire à mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) qu'au premier abord, je me suis demandé si ce projet de loi ferait disparaître les inconvénient dont on se plaignait. Aujourd'hui, je suis convaincu qu'il aura ce résultat efficace, si on l'adopte.

Sir W. LAURIER: Quel est le but de ce projet de loi? Quel est le mal qu'il ferait disparaître?

M. HAZEN: Mon très honorable ami ne se trouvait pas ici, lorsque j'ai fourni le renseignement qu'il me demande maintenant de lui donner; je lui répondrai que ce projet de loi a deux fins en vue. Tout d'abord, aux termes de cette proposition de loi, les habitants de tous les pays pourront venir pêcher dans les eaux mentionnées au premier article du traité de 1818, bien que cette convention n'autorise de pêcher dans ces eaux que les citoyens des Etats-Unis. Pourtant les habitants d'autres pays peuvent se permettre de faire la pêche; mais cette stipulation dont je viens de parler ne nous permet pas d'exercer nos droits contre eux.

L'autre point est—il est basé sur l'opinion des fonctionnaires du ministère de la Justice—que la loi qui défend aujourd'hui aux navires qui n'ont pas de permis de pêche de pénétrer en deçà de la limite arrêtée et d'y préparer leurs agrès de pêche, impute à ceux qui en agissent ainsi l'intention de pêcher en dedans de cette zone; il devient nécessaire alors d'établir, non seulement qu'ils se préparaient à pêcher, mais encore qu'ils faisaient des préparatifs en vue de pêcher dans les eaux territoriales.

A plusieurs reprises on a constaté que des préposés à la surveillance des pêcheries avaient trouvé dans cette limite de trois milles de navires, alors qu'ils se préparaient à pêcher dans ces eaux, dont les propriétaires leur avaient répondu: "Nous nous préparons simplement à pêcher, mais au delà de la limite de trois milles"; il devenait donc impossible d'appliquer la loi.

M. PUGSLEY: M'est avis que le paragrapre "a" de ce qui formera le nouvel article 10 améliorera très sensiblement l'ancienne disposition et qu'il corrigera une erreur qui existe évidemment dans la présente disposition du statut. Je doute fort, toutefois, que le paragraphe "b" soit de nature à débarrasser le ministre de la Marine et des Pêcheries de la difficulté qu'il éprouve—s'il faut en croire mon honorable ami—lorsqu'il s'agit de faire observer la loi. Je comprends qu'à propos du paragraphe "a"—si je tiens compte de l'opinion exprimée par les fonctionnaires du ministère de la Justice—il est impossible de punir les propriétaires des navires qu'on trouve en deçà de la limite des trois milles se préparant à faire la pêche, à moins qu'on ne puisse établir qu'ils faisaient tous ces préparatifs en vue de pêcher en deçà de cette limite. L'honorable ministre dit qu'on fera disparaître cette différence par le paragraphe "a". Voyons ce que dit ce paragraphe:

> Est entré dans ces eaux pour un objet non autorisé par traité ou convention ou par une loi du Royaume-Uni ou du Canada alors en vigueur.

Existe-t-il une loi spéciale qui permette à un yacht à vapeur de pénétrer en deçà de la limite de trois milles du littoral du Canada?

M. HAZEN: Il n'en existe aucune.

M. PUGSLEY: Méconnait-on la loi en accomplissant cet acte?

M. HAZEN: Non, s'il s'agit pour ces navires de chercher un refuge ou un abri contre la tempête, je suppose.

M. PUGSLEY: La loi défend-elle à un yacht à vapeur qui vient de Boston de pénétrer dans le port de Saint-Jean? Les intéressés doivent-il demander la permission de naviguer dans ces eaux?

M. HAZEN: Il n'existe absolument pas de loi à cet effet.

M. PUGSLEY: Je parle d'une loi de prescription, non pas du droit commun.

M. HAZEN: Il n'y a pas de loi qui leur permette d'en agir ainsi.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami est-il prêt à dire que cela est contraire à la loi?

M. HAZEN: Nous pourrions empêcher qu'il en fût ainsi.

M. PUGSLEY: Comment—par l'intermédiaire du ministre?

M. HAZEN: Je serais porté à croire que nous pourrions empêcher cela, si ces navires pénétraient dans ces eaux pour une autre fin que celle qui revêt un caractère humanitaire, lorsqu'il s'agit, par exemple, de réparations, d'approvisionnement de charbon, etc.

M. EMMERSON: Supposons qu'il s'agisse d'un excursion de plaisir?

M. HAZEN: Mon honorable ami suppose un cas qui ne se présentera jamais; l'opinion du ministère de la Justice, c'est qu'il n'existe pas de loi semblable.

M. PUGSLEY: Cela m'étonne d'entendre affirmer qu'il est contraire à la loi, pour un navire étranger, de passer à une distance de moins de trois milles du littoral.

M. HAZEN: Je ne dis pas que cela est contraire à la loi, mais que je ne puis trouver de statut qui permet la chose.

M. PUGSLEY: Il y a le droit commun et le droit international également.

M. HAZEN: Il ne saurait être question ici de droit commun. Lorsque nous parlons de droit commun, nous faisons allusion au droit commun anglais. Il peut y avoir une loi internationale qui relève d'une entente entre certaines nations, de même qu'il peut exister d'autre convention de cette nature.

M. PUGSLEY.

M. PUGSLEY: Si je ne me trompe, le droit international, c'est le droit commun.

M. HAZEN: Pas nécessairement.

M. PUGSLEY: C'est une division du droit commun; ce n'est pas une loi de prescription. Quelle différence existe-t-il entre le droit commun et le droit international? Ce dernier s'applique aux rapports qui doivent exister entre les nations du monde.

M. HAZEN: Nous parlons du droit commun tel qu'il existe en Angleterre.

M. PUGSLEY: Parfait, mais n'empêche qu'il y ait une distinction que voici: le droit commun s'applique aux droits dont jouit chacun des membres d'un même état, tandis que le droit international a trait aux relations qui doivent exister entre les populations des différents pays.

M. HAZEN: S'il existe un traité où une loi, le paragraphe "c" s'applique.

M. PUGSLEY: Ce paragraphe ne se rapporte qu'au transbordement d'approvisionnements et qu'à l'achat de la boitte et d'autres objets de cette nature.

M. HAZEN: Non pas.

M. PUGSLEY: Oui; il se limite entièrement à l'achat de la boitte, de la glace, des seines, des lignes ou d'autres approvisionnements et au transbordement de tous articles et appareils de pêche.

M. HAZEN: Et c'est là ce que nous voulons éviter.

M. PUGSLEY: Oui, en tant qu'il s'agit de ce paragraphe; toutefois, si je ne me trompe, il veut se mettre en garde contre un navire qui pourrait pénétrer dans cette limite de trois milles et dont l'équipage se préparerait—à l'estime des gardes-pêche—à faire la pêche dans ces eaux. Ceux-ci demandent qu'on leur permette de mettre en état d'arrestation les membres de l'équipage de ce navire, soit qu'ils aient l'intention de pêcher en dedans, soit qu'ils se proposent de pêcher en dehors de cette zone de trois milles.

M. HAZEN: Ces deux paragraphes "b" et "c" ne font-ils pas disparaître les difficultés mentionnées par l'honorable député? Le paragraphe "b" prévoit le cas où pour aucune fin non permise par traité ou par convention, les navires pénètrent dans ces eaux. Si le traité ou la convention ne permet pas d'admettre ce yatch dont parle mon honorable ami et si cela est permis par le droit international . . .

M. PUGSLEY: Ou par toute loi du Royaume-Uni ou du Canada.

M. HAZEN: Je ne crois pas que cela devrait être la loi du Royaume-Uni ou du

Canada. Dans le cas contraire, si, par une disposition du droit international . . .

M. PUGSLEY: Ce devrait être une loi à laquelle notre pays serait soumis.

M. HAZEN: Je serais porté à croire qu'une loi des Etats-Unis ou du Canada se rapporterait à un statut adopté par les Etats-Unis ou par le Canada pour la protection des pêcheries. Mais, supposons que cette disposition ne se rapporte pas à ce cas et qu'un yacht pénètre dans ces eaux et s'y approvisionne et disons qu'il a le droit d'en agir ainsi, nous constatons alors que le paragraphe "c" s'applique. Il se lit ainsi:

—Etant entré dans ces eaux pour un objet permis par un traité ou une convention ou par quelque loi du Royaume-Uni ou du Canada alors en vigueur.

S'il ne pouvait pénétrer dans ces eaux d'après le paragraphe "d", il pourrait avoir le droit d'y entrer d'après le paragraphe "c".

M. PUGSLEY: C'est-à-dire, seulement pour les fins spéciales mentionnées au paragraphe "c".

M. HAZEN: C'est la seule fin que nous voulons atteindre. Nous supposons que ce yacht a le droit de pénétrer dans ces eaux d'après un statut ou une convention quelconque. S'il s'y trouve, nous sommes portés à croire qu'il existe un traité ou un statut quelconque qui lui donne le droit de pénétrer dans ces eaux, et puisqu'il s'y rencontre dans ces circonstances, il en profite "pour acheter tout ce dont il a besoin pour faire la pêche, pour embarquer ou renvoyer quelque officier, marin, pêcheur ou autres membres de son équipage, ou pour embarquer ou débarquer quelques passagers", conformément à cette disposition.

M. PUGSLEY: Non, c'est seulement lorsque ce navire achète ces articles en deçà de la limite de trois milles, mais supposons que le navire ait quitté Boston et qu'il ait à bord tous les agrès dont il pourra avoir besoin.

M. HAZEN: Et qui se prépare à faire la pêche, n'est-ce pas?

M. PUGSLEY: Non, mais qu'il pénètre dans cette limite de trois milles marins; l'honorable ministre ne pourra rien faire d'après le paragraphe "c".

M. HAZEN: On pourrait surmonter cette difficulté en insérant les mots: "pêche ou se prépare à pêcher dans les trois milles marins ou qui fait un acte quelconque se rapportant à la pêche".

M. PUGSLEY: Cela se trouve déjà au paragraphe "a".

M. HAZEN: Je crois que nous ferions aussi disparaître cette difficulté.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre tente d'accomplir ce qu'il ne peut exécuter.

M. HAZEN: La meilleure façon de se préparer à la pêche, c'est, en réalité, d'acheter la boitte, les agrès et les approvisionnements nécessaires.

M. l'ORATEUR: Ces observations seraient mieux placées dans la discussion des articles plutôt que sur la motion pour la 2e lecture.

M. PUGSLEY: Tous deux nous cherchons à nous renseigner, monsieur l'Orateur.

M. HAZEN: Je dois présenter des excuses; je croyais que ce projet de loi était délibéré en comité général.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.)

Sur l'article 1er (navires étrangers faisant la pêche illégalement).

M. HAZEN: Mon honorable ami (M. Pugsley) a soulevé une objection qui mérite étude. Je crois qu'on la ferait disparaître absolument, et cela, au point qu'il ne subsisterait plus aucun doute, en insérant après le mot "loi" dans la 10e ligne les mots: "à faire la pêche ou se préparant à faire la pêche" et en conservant les autres mots de cette disposition. Cela serait compris de tous.

M. PUGSLEY: En effet, cela vaudrait mieux.

M. HAZEN: Je remercie mon honorable ami qui m'a conseillé cette modification

M. McKENZIE: Nous avons en Nouvelle-Ecosse et particulièrement à Sydney-nord à traiter fréquemment avec les pêcheurs français et ces rapports datent de trente ans déjà. Ces pecheurs ont pris l'habitude de venir acheter de nos marchands la boitte, le charbon et les provisions dont ils ont besoin. Aussi, existerait-il un malaise et une cessation de rapports amicaux, ce qui serait à notre préjudice, si l'on modifiait l'état de choses qui s'est toujours maintenu jusqu'ici. Je me suis mis en communication avec le consul de France à Sydney-nord; il m'a appris que ses gens se préoccupaient grandement de ce projet de loi qui avait créé presque une sensation en France. Un certain nombre de chalutiers français se sont rendus à Sydney-nord l'année dernière et nous avons vendu à leurs équipages pour environ $100,000 de marchandises; nous aimerions bien compter encore sur cette clientèle. Ces gens-là ne nuisaient aucunement à l'industrie de nos propres pêcheurs, puisqu'ils pêchaient en dehors de la limite de trois

milles; personne dans cette partie du pays n'a protesté contre cet état de choses.

M. HAZEN: Cette loi empêchera certainement les pêcheurs français de venir aux portes du Canada acheter la boitte et les autres articles dont ils ont besoin. Mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) a consacré beaucoup de temps à l'étude de cette question de la pêche chalutière, depuis les dernières années surtout.

M. SINCLAIR: Cette disposition s'applique-t-elle aux chalutiers?

M. HAZEN: Oui, jusqu'à un certain point. Les pêcheurs des Etats-Unis, aussi bien que ceux de Terre-Neuve, se prononcent très fortement contre ce système de pêche. Au cours de l'été dernier j'ai eu l'occasion de rencontrer l'inspecteur des pêcheries; à Washington je me suis mis en rapport avec les autorités des Etats-Unis et j'ai également sondé l'opinion de sir Edward Morris, le premier ministre de Terre-Neuve, qui se trouvait alors en cette ville; il a été convenu entre nous alors de placer des fonctionnaires à bord de ces chalutiers avec mission de constater "de visu" l'effet réel de cette industrie. On dit que les pêcheurs du comté de Gloucester sont très montés contre l'exploitation de cette industrie; il va sans dire que, d'autre part, certains intéressés favorisent cette façon de pêcher, au point qu'avant d'en arriver à une conclusion de nature à mettre fin à cette pratique, nous devrons nous procurer tous les renseignements désirables sur cette question. Ces chalutiers nous viennent de France et ils poursuivent leur industrie en dehors des eaux territoriales, mais ils peuvent occasionner tout autant de préjudice à nos pêcheurs qu'en pourraient causer les chalutiers des Etats-Unis ou de Terre-Neuve. Il importerait peu, en somme, de mettre fin à ces pêcheries en tant que les Etats-Unis, le Canada et Terre-Neuve sont concernés, si nous ne faisions rien pour l'enrayer dans le cas des chalutiers français. Les Etats-Unis, Terre-Neuve et le Canada pourraient en arriver à une entente de façon d'empêcher l'exploitation de cette industrie dans les ports qui leur appartiennent, mais nous ne pouvons rien contre les chalutiers français, si nous n'arrêtons pas une attitude quelconque à leur endroit. Même dans ce cas, nous pourrions éprouver certains embarras parce que la France possède encore Saint-Pierre et Miquelon et que ces chalutiers peuvent poursuivre leur industrie en prenant ces îles comme base d'opération. Les fonctionnaires du ministère des Pêcheries ne croient pas qu'il serait possible pour la France de se livrer avec succès à cette pêche au chalut, à moins qu'on ne permette à ces derniers de pénétrer dans les ports du Canada pour s'y approvisionner de boitte, de charbon et d'autres articles indispensables. Il est évident que si l'on faisait observer

cette disposition, on empêcherait les pêcheurs français d'acheter aux ports canadiens les objets dont ils ont besoin.

M. SINCLAIR: Je ne puis comprendre comment cette disposition pourrait se rapporter à la question de la pêche chalutière.

M. HAZEN: Elle s'y rapporte incidemment.

M. SINCLAIR: Dans ce cas, j'approuve complètement cette disposition du projet de loi. Je crois qu'il nous serait très avantageux d'arrêter un moyen quelconque d'empêcher les chalutiers français de poursuivre leur industrie le long de notre littoral. L'honorable ministre a fait allusion à la boitte, mais je suppose qu'il n'a pas l'intention de prétendre que les équipages des chalutiers à vapeur se servent de boitte pour leurs pêches. S'il y a encore des chalutiers à voiles, leurs équipages n'ont aucunement besoin de boitte. Si je ne me trompe, l'industrie de la pêche au chalutier, telle que les Français la font, se poursuit sur les bancs; on y emploie les chalutiers à vapeur et ceux à voiles qui transbordent le produit de leurs pêches sur des navires plus considérables qui le transportent en France où on le sale et où on le fait sécher.

M. HAZEN: Mon honorable ami croit-il qu'un chalutier à voiles pourrait venir faire la pêche dans ces eaux s'il venait de France? La distance n'est-elle pas trop considérable? Je puis comprendre qu'aujourd'hui cette industrie s'exerce principalement au moyen de chalutiers à vapeur qui se rendent dans les ports de la Nouvelle-Ecosse pour s'y procurer le charbon dont ils ont besoin.

M. SINCLAIR: Il est évident que le chalutier à vapeur est l'engin de pêche qui détruit le plus notre poisson; toutefois, on me dit qu'il y a des chalutiers à voiles qui se livrent à cette industrie. On rencontre dans la mer du Nord un grand nombre de chalutiers à voiles, bien que la grande majorité des navires de pêche se compose de chalutiers à vapeur. Quelques-uns des chalutiers qui font la pêche dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse viennent de la Grande-Bretagne; ils auraient le droit de se rendre jusqu'à Sydney ou ailleurs pour s'y procurer tout l'approvisionnement de charbon dont ils auraient besoin; pour protéger efficacement nos pêcheurs, il serait nécessaire d'arrêter quelques dispositions qui missent fin à l'exercice de cette industrie au moyen des chalutiers à vapeur dont se servent les pêcheurs de la Grande-Bretagne et de la France dans les eaux de notre littoral. Il serait facile à un chalutier français de s'enregistrer en Grande-Bretagne.

Si je comprends bien le statut anglais relatif au commerce d'exportation, je suis porté à croire qu'il est très facile de modifier l'enregistrement d'un navire. Tout ce qu'il

est nécessaire d'accomplir, c'est de se rendre au bureau d'enregistrement pour y faire la déclaration requise et pour y acquitter un honoraire infime; on peu enregistrer en Grande-Bretagne un navire construit dans aucune partie du monde. Il serait très facile à un Français d'agir en cette façon, bien qu'il pût éprouver certaines difficultés à ce propos dans son propre pays. Il faudrait s'occuper du chalutier anglais, à moins que nous n'obtenions d'une façon ou d'une autre l'approbation et le consentement du gouvernement impérial dans le cas de telle convention.

M. LEMIEUX: Il n'y a rien qui empêche de pêcher au delà de cette limite de trois milles.

M. SINCLAIR: Il n'existe pas de moyen d'empêcher un chalutier de pêcher au delà de cette limite de trois milles. Ainsi que l'honorable ministre vient de nous le dire, le Gouvernement tente un effort pour établir des conventions internationales avec les Etats-Unis auxquelles Terre-Neuve et le Canada prendraient part. On pourrait ainsi restreindre cette méthode de pêche et les pêcheurs pourraient continuer leur industrie, protégés qu'ils seraient contre les grandes difficultés que leur suscitent les chalutiers à vapeur.

J'approuve le projet soumis par l'honorable ministre; j'ai confiance qu'il pourra le mener à bonne fin, tout en protégeant l'autorité du gouvernement britannique et les intérêts de nos pêcheurs. Je n'ai pu, jusqu'à présent, connaître les résultats de l'enquête poursuivie l'année dernière. Je crois savoir que l'honorable ministre possède certains renseignements; s'il avait l'obligeance de nous les faire connaître, je suis convaincu qu'ils nous intéresseraient grandement. L'étude que j'ai faite de cette question m'a fait conclure que la pêche au chalutier détruit le poisson; qu'elle nuit grandement à l'industrie des pêcheurs ordinaires qui, eux, se servent de goélettes et qu'il est presque impossible pour ces derniers de pourvoir à leur existence et de poursuivre leur industrie en concurrence avec ceux qui se servent de chalutiers. Il est certain que l'enquête poursuivie dans le cas de la mer du Nord a démontré qu'outre qu'elle préjudicie aux pêcheurs ordinaires, la méthode de la pêche au chalutier détruit grandement le poisson et que la partie méridionale de la mer du Nord se trouve dans une grande mesure dépourvue de poisson par suite des opérations de ces chalutiers.

Ceux qui sont en faveur de ce système de pêche répondront à cela en disant que la quantité de poisson transportée au littoral de la Grande-Bretagne est tout aussi considérable qu'elle l'a été dans le passé; que, bien loin de diminuer, elle a augmenté chaque année. La réponse à cet argument se résume à dire qu'on a établi que ce poisson provenait de différentes régions. Les navires de pêche qui prenaient autrefois la route de la mer du Nord, se dirigent tous aujourd'hui sur le littoral de l'Atlantique, aussi loin que le Maroc sur le littoral de l'Afrique, et, au nord, jusqu'à l'Islande et les eaux de la mer Blanche. Cette industrie se maintient, grâce à l'esprit d'entreprise des pêcheurs anglais.

M. HAZEN: C'est certainement avec plaisir que je déposerai tous les rapports qui nous sont porvenus des fonctionnaires que nous avons nommés avec mission de se renseigner au cours de l'été dernier sur les effets de la pêche au chalutier à vapeur. Le pêcheur français possède un avantage très marqué sur le pêcheur canadien, parce qu'il poursuit son industrie dans les mêmes eaux que fréquentent les nôtres et que, de plus, il reçoit une prime du gouvernement français sur le poisson qu'il prend, spécialement sur celui qu'il fume et qu'il rapporte fumé en France. Autant que cela nous sera possible, nous devrons rédiger nos lois de façon à protéger nos propres pêcheurs de préférence à ceux d'autres pays. On a beaucoup parlé et on a beaucoup écrit au sujet de la pêche au chalutier. Environ deux mille chalutiers se livrent à la pêche dans les eaux de la mer du Nord à l'heure qu'il est. Certains soutiennent que cette pêche au chalutier dans les eaux de la mer du Nord nuit non seulement à l'industrie des pêcheurs ordinaires, mais qu'elle détruit encore—et cela, dans une très large mesure—le poisson en état de formation; d'où il résulte un préjudice permanent pour l'industrie des pêcheries. Les champions de cette pêche soutiennent que les chalutiers ne détruisent pas le poisson dont je viens de parler, mais qu'ils rassemblent et qu'ils prennent des quantités de poissons qu'on ne prendrait pas autrement et que le nombre de poissons pris n'a pas diminué, ainsi que vient de l'affirmer mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair), depuis que le nombre de ces chalutiers a augmenté si sensiblement dans la mer du Nord.

Toutes les nations qui ont des intérêts dans les pêcheries de la mer du Nord ont conclu un traité; des dispositions très élaborées ont été prises en vue de faire la patrouille des fonds de pêche et de maintenir encore plus l'ordre parmi ceux qui se livrent à cette pêche. Chaque nation fournit à son tour un navire qui se tient dans ces eaux et qui voit à l'application de ces règlements de police. Ceux qui favorisent cette pêche au chalutier à vapeur prétendent qu'elle a été la cause d'un approvisionnement plus uniforme de poisson et que cette pêche se fait sans détruire, d'une façon permanente, la source d'approvisionnement.

En ce qui concerne le Canada, le sentiment de nos pêcheurs est presque una-

nime à combattre cette manière de faire la pêche, dans la conviction que cela nuit sensiblement à la propagation du poisson, tout en nuisant aux pêcheurs dont l'industrie mérite considération. Nulle nation ne peut adopter de lois qui affectent le droit de pêcher en dehors des limites territoriales; chacun peut se prévaloir du droit de se rendre sur la haute mer y pêcher à sa guise; cependant, nous pourrions édicter certains règlements douaniers se rapportant à la permission qu'on accorde à ces navires de pénétrer dans nos ports, et de s'y procurer des approvisionnements, règlements qui ne permettraient plus à personne d'exercer cette industrie dans les eaux fréquentées par nos pêcheurs, tous pays compris, à l'exception de la France.

Notre honorable collègue a lu, si je ne me trompe, la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la Grande-Bretagne à propos de cette question, il y a quelques années déjà. Le gouvernement britannique n'était pas prêt alors à intervenir à propos de cette question, sans s'être procuré, au préalable, une preuve plus complète du caractère désastreux de l'industrie comme on l'exploitait alors. Nous nous efforçons de recueillir tous ces renseignements. Si les Etats-Unis, le Canada et Terre-Neuve concluaient, après une enquête complète, une convention pratique, je crois que la mère patrie serait prête à reconnaître la justice de notre attitude et à accomplir ce qu'elle pourrait faire pour nous aider en cette occurrence. Avant de nous adresser de nouveau à la Grande-Bretagne, nous devrons recueillir les données qui nous permettront de combattre cette prétention que la pêche au chalutier ne nuit pas à notre industrie des pêcheries et aux affaires générales du pays.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'étais absent de la Chambre lorsque cette discussion s'est engagée sur la pêche au chalutier à vapeur, mais, étant donné que je représente un comté dont les pêcheurs qui s'y trouvent ont souffert grandement de cette méthode de faire la pêche, je tiens à signaler à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que des chalutiers ont fait la pêche sur les côtes d'Antigonish en deçà de la limite de trois milles —c'est, du moins, ce que me disent les pêcheurs de cette région, et je n'ai aucun motif de mettre en doute leurs paroles. Ces gens-là déclarent qu'il arrive quelquefois que ces chalutiers pénètrent en deçà d'une limite d'un mille et demi du rivage. Si l'on ordonnait aux croiseurs chargés de protéger les pêcheries durant la saison de la pêche, de tenir les chalutiers en dehors de cette limite, on accomplirait quelque chose dont profiteraient les pêcheurs à la ligne et autres. Ceux-ci abandonnent simplement la pêche dans les eaux du littoral lorsqu'arrivent les chalutiers. Ils expliquent qu'il n'est pas avantageux pour eux d'étendre ces lignes, ces raies, ou les autres appareils dont ils se servent pour pêcher, parce que les chalutiers à vapeur détruisent leur attirail, car ils ne peuvent être tout le temps à le garder. Les pêcheurs d'Arisaig, de Georgeville et de Livingston's-Cove ont abandonné leur industrie depuis l'arrivée des chalutiers.

Parfois, nos pêcheurs doivent tendre des filets traînants jusqu'à cinq à six milles du rivage. Ainsi que le ministre l'a dit, il ne semble pas y avoir de lois qui protègent les pêcheurs lorsque leurs engins de pêche se trouvent à cette distance, Cependant, je crois que les chaluts seraient moins nuisibles si nos pêcheurs étaient persuadés que la loi actuelle est rigoureusement appliquée. Il y a deux ou trois ans, des chalutiers ont été poursuivis et, après, ils ont semblé prêter un peu plus de soin pendant quelque temps. Mais, l'an dernier, il n'y a pas eu de poursuites, et ils se sont enhardis et trois d'entre eux ont fait la pêche près de la côte. Je n'ai pris la parole que pour appeler l'attention du ministre sur la situation, dans l'espérance qu'il fera surveiller les chalutiers de plus près pendant la prochaine saison.

M. HAZEN: Les plaintes dont parle l'honorable député, au sujet des opérations des chaluts à vapeur en deçà des trois milles du rivage près des côtes d'Antigonish et, en général, dans cette partie du littoral de la Nouvelle-Ecosse, sont parvenues à mon département, et ceux qui s'occupent de la protection des pêcheries sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse ont promptement reçu l'ordre de ne rien épargner pour empêcher ces chalutiers de s'approcher à moins de trois milles du rivage, et de prendre des mesures pour les faire punir, si on obtient des preuves contre eux.

M. LEMIEUX: C'est-à-dire, je suppose, s'ils pêchent au chalut à moins de trois milles du rivage. Ils ont le droit de venir chercher des vivres, et le reste.

M. HAZEN: Ils ont le droit de venir pour des fins humanitaires, pour se ravitailler, se mettre à l'abri, faire du bois et de l'eau, mais les pêcheurs d'Antigonish se plaignent qu'ils viennent faire la pêche dans les eaux territoriales et qu'ils y ont pris du poisson. Nous avons donné aux commandants de nos navires, dans les eaux du Nouveau-Brunswick, l'ordre formel de prendre tous les moyens d'empêcher la répétition de ces actes pendant la dernière saison. Ils n'ont pas pu obtenir de preuves contre ces chalutiers concernant la pêche en deçà des trois milles de manière à en faire la base d'une poursuite, et ils n'ont jamais capturé de chalutiers à moins de

trois milles du rivage. Vu les représentations qui ont été faites au département, hier encore, nous avons envoyé des instructions spéciales à un fonctionnaire de la Nouvelle-Ecosse lui enjoignant de se rendre dans Antigonish et dans le district dont parle l'honorable député, afin d'apprendre si ces chalutiers ont franchi la limite des trois milles pendant la dernière saison. S'ils l'apprennent et si les chalutiers ont dépassé la limite des trois milles, nous devrions certainement le savoir—et si nous constatons que les navires destinés à la protection des pêcheries dans la Nouvelle-Ecosse ne suffisent pas à empêcher les opérations des chalutiers dans ces eaux, nous prendrons les moyens de nous procurer un plus grand nombre de navires. Le département comprend parfaitement l'importance de la question et mes employés me disent que, autant que cela a pu se faire jusqu'à présent, nous avons pris toutes les mesures nécessaires pour protéger les intérêts des électeurs de l'honorable député et ceux des autres.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'admets la difficulté d'obtenir des preuves en pareil cas. Il est malaisé pour un pêcheur de jurer que le chalutier faisait la pêche en deçà des trois milles. D'abord, il est difficile de calculer la distance. En deuxième lieu, le chalutier donne pour excuse que son bateau avait un mouvement de va-et-vient, mais qu'il ne se livrait pas à la pêche. Je crois que les pêcheurs auront peu de soulagement, à moins qu'un croiseur stationne à une distance raisonnable des chaluts, non pas une fois par mois ou tous les deux mois, mais assez longtemps pour protéger nos côtes.

M. HAZEN: Cela s'est fait.

M. CHISHOLM (Antigonish): Pas sur notre côte.

M. JAMESON: L'honorable député peut-il dire le nombre et la nationalité des chalutiers qui ont fait la pêche à cet endroit. Combien d'Américains, de Canadiens et de Français?

M. CHISHOLM: On me dit qu'il y en a eu trois, tous Canadiens—ou plutôt anglais. Je n'en connais pas d'autres.

M. SINCLAIR: A la dernière session et à la session précédente, j'ai posé une question concernant la nationalité de ces chalutiers et on m'a répondu qu'un seul des chaluts qui faisaient la pêche à Antigonish et au Cap-Breton était enregistré au Canada, et que les autres étaient anglais. Le bâtiment canadien en question était le "Wren", mais le "Wren" a cessé de faire la pêche au chalut et il fait la pêche d'une autre manière (drifting).

M. JAMESON: Combien d'eux étaient français ?

M. CHISHOLM: Aucun de ceux d'Antigonish. Les chalutiers français se tiennent tous au large de Saint-Pierre et se rendent à North-Sydney.

M. McKENZIE: Je regrette que ce bill doive déranger l'ancien état de choses, les conditions satisfaisantes qui existent dans la partie du pays que j'habite. J'ose dire qu'on ne trouverait pas dans les archives du département un seul mot de blâme à l'adresse des chalutiers français. Ils n'ont jamais fait la pêche au large de la Nouvelle-Ecosse ni sur aucune partie des côtes du Canada. Saint-Pierre est dans une grande mesure leur base d'opérations; ils pêchent sur les Grands bancs de Terre-Neuve et dans d'autres eaux éloignées du Canada, et ils ne nuisent aucunement à nos pêcheurs. Le long de la partie méridionale du Cap-Breton, depuis Guysborough jusqu'au nord de l'île, il y a d'excellents bancs de pêche occupés en grande partie par nos compatriotes. Je ne voudrais pas, cela va sans dire, qu'une embarcation, ou un pêcheur, vienne là et empiète sur leurs droits. Mais ces chalutiers français viennent simplement à North-Sydney, et ils y viennent depuis des années, pour se procurer du charbon et de la boitte. Ils achètent cette boitte de nos pêcheurs. En justifiant la vente de la boitte, je défends les intérêts de nos pêcheurs. Cette boitte est un petit hareng qui abonde au printemps. Nos pêcheurs prennent ce poisson et le vendent. Ils ne peuvent l'utiliser qu'en le vendant comme boitte. S'il leur est défendu de le vendre aux chalutiers de France, ils ne pourront pas le vendre et seront privés d'une source de bonnes recettes.

Pourquoi adopterions-nous un aussi mesquin projet de loi en vue d'interdire les opérations des chalutiers? C'est commencer sur une bien petite échelle. Le ministre avouera qu'il est impossible d'interdire les opérations des chalutiers sur les grands fonds, sauf au moyen d'une convention entre les pays intéressés.

Nous ne pouvons rendre une loi qui s'appliquerait au delà de la limite des trois milles, et le seul résultat de cette loi à l'égard du chalutier sera de l'obliger à acheter ses vivres et à débarquer son poisson à Terre-Neuve ou à Saint-Pierre, et de priver nos ports d'un commerce florissant de $100,000 à $150,000 par année.

Nos pêcheries profitent de la vente de ce petit hareng qui ne sert pas à l'alimentation, mais qui n'est propre qu'à servir d'appât. En certains lieux, on en amasse de grandes quantités pour l'employer comme boitte et on le conserve dans des entrepôts frigorifiques. Personne ne s'est plaint des chalutiers; ce commerce ne dérange personne. Aux îles de la Madeleine, dans le port de Sainte-Anne, à Sydney-Harbour, à Gabarouse et dans tous les ports où les petits harengs abondent, on vend ainsi de

la boitte. Puisqu'on ne pourra rien accomplir en suscitant cet obstacle, c'est une injustice d'anéantir cet ancien commerce dans l'espoir trompeur de mettre fin à la pêche au chalut à vapeur, au moyen de telles prescriptions législatives.

L'an dernier, nous avons cherché un moyen d'empêcher que le poisson pris par des chalutiers à vapeur ne fût débarqué au Canada, mais nous avons conclu que le seul effet d'une loi semblable serait d'obliger les chalutiers à choisir leur base d'opérations hors du Canada, à Terre-Neuve ou dans un port des Etats-Unis. Ne pouvant les empêcher de faire la pêche, nous avons cru qu'autant valait conserver leur clientèle. Je ne veux pas mettre les chalutiers français dans une situation pire que celle des chalutiers américains.

M. HAZEN: Ils ne sont pas placés dans une pire situation.

M. McKENZIE: Oui, les chalutiers américains peuvent obtenir un permis pour certaines choses: pour acheter de la boitte et engager un équipage.

M. HAZEN: Aux termes du règlement actuel, les pêcheurs au chalut à vapeur ne peuvent pas obtenir de permis. Le règlement ne permet pas la pêche au chalut à moins de trois milles du rivage et il n'accorde pas de permis aux chalutiers.

M. McKENZIE: Vous ne les empêcheriez pas d'atterrir et d'engager un matelot, n'est-ce pas? Un chalut à vapeur est un navire et, lorsqu'il entre dans un port et veut engager un matelot, rien ne peut l'en empêcher, j'imagine.

M. HAZEN: Il ne peut le faire sans un permis et nous n'accordons pas de permis aux chalutiers à vapeur.

M. McKENZIE: Je suppose que les chaluts canadiens ou anglais qui font aujourd'hui la pêche au Canada ont un équipage.

M. HAZEN: Je croyais que l'honorable député parlait des chaluts américains.

M. McKENZIE: Tout navire qui vient au Canada, par exemple, un voilier qui fait la pêche, un navire américain ayant un permis de pêche ou un permis que le gouvernement canadien accorde à un navire américain, jouit de cet avantage sur un navire français qui, voilier ou non, ne peut obtenir un permis. Cela étant, vous mettez le navire français dans une position pire que celle du navire américain; celui-ci peut faire certaines choses que le navire français ne peut pas faire.

M. HAZEN: L'honorable député oublie l'énorme avantage dont jouit le pêcheur français qui reçoit une prime de son gouvernement.

M. McKENZIE: Cela ne nous concerne pas. Nous pouvons payer une prime, si nous le voulons. Je ne défends pas la cause des pêcheurs français, mais celle du commerce d'un port canadien. Les bateaux de pêche et ces chaluts français augmentent le commerce et les recettes des ports canadiens. Ils font de $100,000 à $150,000 d'affaires dans le port d'où je viens, et je proteste contre les prescriptions législatives qui n'ont aucune utilité et qui privent le pays d'autant d'affaires. On ne semble pas avoir d'autres motifs d'adopter ce projet de loi que celui de parfaire une loi concernant la confiscation des navires qui font la pêche ou qui se préparent à faire la pêche dans nos eaux territoriales. Je suis persuadé qu'il est vrai que le juge en chef a condamné un navire qui se disposait à faire la pêche à moins de trois milles du rivage et que sa décision a été confirmée par la cour suprême.

Il est dit dans ce jugement que si l'équipage d'un bateau est surpris à faire des préparatifs, indiquant que le bateau se prépare à pêcher, il est censé se préparer à pêcher dans les eaux territoriales. Je crois que le nom du bateau en question était le "Gearing". D'ailleurs, s'il existait des difficultés comme celles dont parle le ministre, il serait facile de les faire disparaître sans jeter la perturbation dans un commerce qui se fait depuis trente ou quarante ans et qui devient de plus en plus important.

M. SINCLAIR: La définition des eaux territoriales donnée dans le paragraphe "a" me paraît défectueuse. La pêche est interdite.

"Dans les trois milles marins de quelqu'une des côtes, baies, anses ou havres du Canada".

Prenons, par exemple, la baie de Chedabouctou, dans mon comté. Les eaux territoriales sont délimitées par une ligne tirée d'un cap à un autre. On mesure trois milles du cap du plus avancé dans le Cap-Breton et trois milles du cap le plus avancé dans la Nouvelle-Ecosse, puis on tire une ligne entre ces deux points; les eaux à l'intérieur de cette ligne sont des eaux territoriales. Mais le centre de cette ligne peut être à 4, 5, et même 6 milles de la côte. Dans la loi, il est dit "dans un rayon de trois milles marins de quelqu'une des côtes, baies, anses, ou havres du Canada". Il serait préférable de dire " dans les eaux territoriales du Canada," car certaines eaux territoriales peuvent se trouver à plus de trois milles de la côte.

M. HAZEN: Pour le bill, nous avons suivi la même rédaction que dans la loi qu'il s'agit de modifier. Avec la définition d'une baie, telle qu'elle est donnée par le tribunal de La Haye, il est évident que les mots : "dans un rayon de trois milles des côtes" veulent dire à l'intérieur d'une ligne tirée à trois milles des caps. Mon honorable ami peut être certain qu'il ne peut y avoir d'embarras sur ce point. Le texte du bill est le

même que celui du chapitre 47 des Statuts revisés.

M. PUGSLEY: Je me demande si pour empêcher les chaluts à vapeur d'opérer dans un rayon de trois milles des côtes, il est bien nécessaire d'adopter des dispositions comme celles du paragraphe "c" qui auront pour effet, comme l'a fait observer l'honorable député de Sydney, de priver les ports canadiens d'un trafic très rémunérateur. Dans quel but empêcherait-on des pêcheurs qui ne violent pas la loi, qui n'exercent pas leur industrie dans un rayon de trois milles, de venir dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, comme par le passé, pour acheter des provisions, pour engager ou libérer leurs équipages? Le seul but de cette loi était de protéger nos pêcheurs contre la concurrence des pêcheurs américains, vu que ces derniers avaient l'avantage d'expédier leurs poissons aux Etats-Unis sans payer de droit, tandis que ce privilège était refusé aux pêcheurs canadiens.

Personne n'a jamais supposé que nous avions un intérêt quelconque à empêcher les pêcheurs français d'entrer dans les ports du littoral de l'est de Nouvelle-Ecosse, pour acheter de la boitte ou pour engager des matelots, pourvu qu'ils ne violent pas la loi et ne pêchent pas dans un rayon de trois milles.

Je crois qu'il serait préférable de lever la séance du comité et de prendre un peu plus de temps pour rédiger cet article 3 de manière à le rendre plus acceptable. En agissant ainsi, le ministre atteindra également le but désiré. Je considère qu'il n'y a pas lieu de jeter la perturbation dans les affaires et de nuire au trafic des ports canadiens, sans de graves raisons.

M. HAZEN: L'honorable député de Cap-Breton-nord parle comme s'il désirait encourager les opérations des chaluts à vapeur ou à vergues, dans les eaux extra-territoriales.

M. PUGSLEY: Cette pêche se fait sur la haute mer.

M. HAZEN: Mon honorable ami prétend que ces chaluts à vapeur s'approvisionnent dans son comté. D'après ce que je sais, tous les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse sont opposés à ce trafic. Ils veulent que les chalutiers à vapeur soient mis dans l'impossiblité d'exercer leur industrie, même sur la haute mer, si c'est possible. Nous leur avons déjà interdit nos eaux territoriales et la meilleure manière de les empêcher d'opérer sur la haute mer, serait de ne pas leur permettre de se procurer, dans les ports canadiens, les provisions sans lesquelles il ne leur serait pas possible d'exercer leur industrie sur la haute mer. Si l'on fait savoir aux propriétaires des chaluts à vapeur qu'ils peuvent aller à Sydney ou ailleurs, pour acheter des provisions ou engager des marins, il n'y a pas de doute qu'ils continueront à exercer leur industrie.

Nous devons protéger nos pêcheurs en empêchant les chalutiers à vapeur d'opérer. même sur la haute mer, autant que cela est en notre pouvoir.

Je suis porté à croire que mon honorable ami n'a pas eu le temps de vérifier les chiffres qu'il a donnés. Il parle de $100,000 et de $150,000 dépensés en achat de provisions. Les chalutiers à vapeur n'achètent pas de boitte. C'est surtout du charbon qu'il leur faut. Les chalutiers à vapeur qui viennent des Etats-Unis et de France s'approvisionnent complètement avant de partir et n'achètent guère de provisions dans les ports canadiens. Ce dont ils ont surtout besoin, c'est le charbon, et si nous ne leur permettions pas de s'en procurer dans les ports canadiens, nous ferions beaucoup pour décourager une industrie contre laquelle nos pêcheurs sont unanimes à protester et qu'ils considèrent comme ruineuse pour nos pêcheries. Ce bill a été étudié avec beaucoup de soin. L'honorable député de Cap-Breton n'est peut-être pas en contact aussi intimes avec les pêcheurs que l'honorable députés de Guysborough.

M. McKENZIE: Tout autant.

M. HAZEN: Alors je suis surpris de voir qu'il ne soit pas favorable à une loi qui aurait pour effet d'atténuer les ravages causés par les chalutiers à vapeur. Cette question a été souvent discutée dans cette Chambre, à la demande de l'honorable député de Guysborough, et nous avons eu à ce sujet la visite de nombreuses délégations de pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. Je veux bien admettre que la circonscription électorale de mon honorable ami retire quelques avantages de l'approvisionnement des chalutiers à vapeur français. Mais je crois que ces avantages sont plus que compensés par les torts que ces engins de destruction causent aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. A Terre-Neuve, on a aussi prétendu que ces pêcheurs français achetaient de la boitte et des provisions et qu'il ne fallait pas priver les Terre-Neuviens de ce trafic, mais cette argumentation n'a pas prévalue auprès des pêcheurs. La conséquence a été qu'on a refusé aux chalutiers à vapeur le droit de se ravitailler ou de s'approvisionner dans l'île.

M. SINCLAIR: Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, je tiens à faire savoir au ministre que ce bill ne fera pas cesser les griefs dont nous nous plaignons dans mon comté et sur tout le littoral est de la province. Nous n'avons nullement à nous plaindre des chalutiers français et ce sont les seuls qui seront atteints par la nouvelle loi, si elle est votée. On devrait plûtôt s'occuper des chalutiers anglais et canadiens. La loi ne sera d'aucune utilité aux pêcheurs de mon comté, parce que nous n'avons ja-

mais eu à nous plaindre des pêcheurs français qui exercent leur industrie à 100 ou 150 milles des côtes. Tout le mal est causé par les chalutiers anglais.

M. HAZEN: Cette question des chalutiers à vapeur peut être reglée entre le Canada, les Etats-Unis et Terre-Neuve, au moyen d'une convention ou d'une arrangement. Mais nous n'avons aucune intérêt à empêcher les Américains et les Canadiens de pratiquer ce mode de pêche, si les chalutiers à vapeur français peuvent continuer à exercer leur industrie. Tant que nous n'aurons pas trouvé un moyen pour empêcher les Français de venir pêcher ici sur des chalutiers à vapeur, nous n'avons aucun intérêt à interdire cette pêche aux pêcheurs des Etats-Unis, du Canada et de Terre-Neuve.

M. McKENZIE: Cet article est un nonsens. Le Parlement canadien ne peut pas empêcher un patron français de venir acheter du charbon à Sydney, de le charger sur un bateau, de faire remarquer ce bateau en dehors des eaux territoriales et de transborder le charbon sur son chalutier. Nous pouvons causer des ennuis à un patron français nous pouvons lui faire payer son charbon plus cher, nous pouvons lui faire courir des risques en l'obligeant à se ravitailler en pleine mer, mais nous n'avons pas les moyens de l'empêcher d'exercer son industrie.

L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) et l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm) s'intéressent beaucoup aux questions qui concernent les pêcheurs, mais je m'y intéresse autant qu'eux. Toute la côte nord du comté de Victoria est habitée par de hardis pêcheurs et s'ils avaient à se plaindre de la présence des chalutiers français, il n'y a aucun doute qu'il le ferait savoir. Mais j'ai constaté que la population, sur toute la côte nord, depuis Sainte-Anne jusqu'à Sydney-nord, et sur la côte sud du Cap-Breton, tient beaucoup à vendre de la boitte aux pêcheurs français, quels qu'ils soient. Ces localités vendent pour des milliers de dollars de boitte, et il en a été de même à Gabarouse, à Louisbourg et aux autres endroits de la côte.

Ce bill aura pour effet de mettre fin à un commerce qui se fait depuis vingt ans, et cela sans raison aucune. Le Gouvernement et surtout le ministre de la Marine auront à expliquer aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse pourquoi ils font voter des lois aussi radicales, et quels intérêts ils espèrent servir en agissant ainsi. Je ne crains pas de dire qu'il n'y a pas un pêcheur—on en compte des milliers dans mon comté—qui se prononcera en faveur de ce bill et que tous s'empresseront de le condamner, si on en leur donne l'occasion, parce que cette loi aura pour effet de les empêcher de vendre leurs produits.

M. SINCLAIR.

Pourquoi cet empressement ? Autrefois on se contentait de parer aux difficultés, quand elles se présentaient. On n'avait pas l'habitude de voter des lois par anticipation. Si l'on constate plus tard que la présence de ces bateaux français, dans les eaux canadiennes, cause du tort à nos pêcheurs, il sera toujours temps de prendre les moyens de les éloigner. Mais tant que nous faisons avec eux un commerce lucratif, tant que la population intéressée est satisfaite des conditions existantes, je considère que le ministre de la Marine est mal avisé en faisant adopter une pareille loi.

Je pense bien que, en cherchant à faire adopter ce projet de loi, le ministre n'a pas d'autre but que de favoriser ce qu'il croit être l'intérêt du peuple; mais dans mon district, cette loi n'avantagera personne et va causer du tort à nombre de gens qui, durant des années, ont fait de l'argent et ont fait vivre leurs familles par ce moyen, c'est-à-dire utilisant pour les besoins de cette industrie une certaine sorte de poisson qui n'était bonne qu'à cela. Le commerce du petit hareng aura complètement cessé dès que les pêcheurs ne pourront plus vendre de ce poisson aux navires français qui viendront s'approvisionner de boitte. L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a fait remarquer que l'on pourrait peut-être obtenir le résultat désiré, en changeant les termes du bill et en y insérant un article qui concilierait l'intention du législateur avec la protection de ce commerce qu'il vaut beaucoup mieux, d'ailleurs, ne pas déranger. Il n'est peut-être pas nécessaire de revenir sur ce sujet, mais je ne suis pas du tout certain que nous ayons le droit d'intervenir par rapport à des vaisseaux qui s'avancent en deçà de la limite de trois milles, si la nation à laquelle ils appartiennent n'a pas consenti à cette intervention. Notre droit de légiférer, dans le cas où il s'agit de vaisseaux américains, nous vient d'un traité. Par le traité de 1818, les Américains ont consenti à être privés de certains droits. Certains droits que nous exerçons sur ces eaux sont nés de la conclusion de certains traités, et ces traités, nous pouvons édicter des lois pour en faire respecter les conditions. En l'absence d'un traité, nous n'aurions que le droit naturel qu'a tout homme venant en ce monde de naviguer sur la mer. Je suis loin d'être en état d'assurer que nous puissions, par une loi, enlever à un citoyen le droit tout ordinaire qu'il a de fréquenter toutes les eaux navigables de ce pays. Il n'y a rien, en droit commun, qui nous le permette, et, je l'ai dit, ce n'est qu'en vertu d'un traité que nous pourrions le faire. Nous nous sommes arrogé le droit d'établir certains règlements que nous pouvons faire respecter dans la limite des trois milles; mais si nous n'avons pas droit d'interdire

aux Français de pêcher en dedans de cette limite, il est difficile de faire valoir ces règlements. Rien, en droit commun, ne nous autorise à empêcher un navire français, norvégien ou autre de se rendre jusqu'en dedans de nos limites, et, par conséquent, nous ne pourrions adopter de règlement à cette fin sans y être autorisés par un traité. Sur ce point, toutefois, je pose plutôt une question que je n'émets une opinion définitive. Je voulais, avant tout, pour ce qui est de l'industrie de ma région, rappeler à l'honorable ministre cette bonne vieille doctrine conservatrice: le mieux est l'ennemi du bien.

M. PUGSLEY: Plus on étudie le paragraphe (c), plus il semble prendre d'importance. Voilà une disposition qui, apparemment sans raison, est hostile aux Français, une nation amie. Le Gouvernement, dit l'honorable ministre, va tenter de faire avec les Etats-Unis et l'Angleterre certains arrangements interdisant la pêche au chalut sur la haute mer; en d'autres termes on pense que chaque pays, légiférant en cela contre ses propres citoyens, va leur interdire la pêche au chalut sur la haute mer, en dehors de la limite des trois milles. Puis il ajoute, en prévision de ces arrangements: nous voulons maintenant légiférer contre les pêcheurs français.

M. HAZEN: Contre tous les pêcheurs étrangers.

M. PUGSLEY: En vérité, ce sont les Français qui seront le plus concernés. Cet article du bill n'empêchera pas seulement un chalutier à vapeur d'entrer dans nos ports et d'y acheter des provisions, mais il empêchera un navire marchand ou un bateau de pêche ordinaire d'y entrer dans le même but ou pour débarquer des passagers ou y faire ce que défend cet article, où il n'est pas dit, d'ailleurs, que cette défense ne concerne que les chalutiers. Est-ce là une bonne loi? Est-elle dirigée contre les Japonnais de la côte du Pacifique? Repose-t-elle sur une arrière-pensée qu'on ne peut dévoiler et qui nécessite la sévérité d'une disposition comme celle-là? Le bill ne fait aucune mention des chalutiers à vapeur. Le bill, dit le ministre, a pour objet la pêche sur la mer au moyen de chalutiers à vapeur. Mais n'ont-ils pas parfaitement droit de faire la pêche de cette manière? Plus on étudie le bill, plus on trouve le paragraphe (c) inacceptable. Pourquoi une loi empêchant les navires d'une nation amie d'entrer dans nos ports et d'y faire des actes ordinaires de commerce? Je ne conçois pas du tout pareille disposition. Elle peut donner lieu à des difficultés constantes, et apparemment sans motif, entre le Canada et la France, et peut-être entre le Canada et le Japon. Je trouve cet article absolument inacceptable.

M. JAMESON: Le bill a subi sa première lecture le 13 décembre dernier, et en le présentant, le ministre de la Marine et des Pêcheries en a très minutieusement et assez longuement expliqué les dispositions. Il y a de cela deux mois. Si la gauche a des objections à faire elle aurait dû être en état de les énoncer avant aujourd'hui. Que prétend la gauche? Que ce parlement ne devrait pas prendre les mesures nécessaires pour affirmer son autorité par rapport aux eaux territoriales du Canada. L'honorable député de Cap-Breton-nord a même dit que, selon lui, le parlement canadien n'a pas droit de légiférer à ce sujet sans y avoir été autorisé par un traité avec la nation contre les armateurs de laquelle il veut légiférer. Je crois qu'il a plutôt cherché à produire de l'effet qu'à exposer le vrai fond de sa pensée. L'honorable ministre a dit quel était l'objet principal du bill, et incidemment l'honorable député de Cap-Breton-nord a soulevé la question de savoir si ce bill concernerait les chalutiers à vapeur appartenant à d'autres pays que le Canada, Terre-Neuve et les Etats-Unis. On s'en souvient, au cours de la dernière session, la gauche a sévèrement blâmé le Gouvernement de n'avoir pris aucune mesure, disait-elle, pour interdire l'usage des chalutiers à vapeur en dedans de la limite des trois milles; mais les pêcheurs et les gens qui ont des intérêts dans nos pêcheries en ont jugé la portée trop restreinte. Selon eux, il faudrait que la protection des places de pêche s'exerçât en dehors des trois milles, parce que, disent-ils, en passant au-dessus des bancs où se fait la pêche, les chalutiers endommagent les pêcheries et détruisent souvent l'attirail de nos pêcheurs. On aurait pensé que tout remède destiné à enrayer ce mal serait accueilli avec enthousiasme par la gauche; on la voit, au contraire, s'opposer à ce bill sous prétexte qu'il va nuire, jusqu'à un certain point, aux chalutiers de France qui traversent ici et qui, s'ils ne font pas la pêche en dedans de la limite des trois milles, la font cependant sur les bancs situés en dehors de nos eaux territoriales et sur lesquels nos propres pêcheurs comptent pour le succès de leur industrie.

M. LEMIEUX: N'ont-ils pas droit de pêcher en dehors des trois milles?

M. JAMESON: Supposons qu'ils l'ont. Est-il juste que nous les laissions continuer d'endommager nos pêcheries et de nuire à nos pêcheurs si nous pouvons les en empêcher en déclarant que les ports du Canada ne devront plus servir de base à leurs opérations? Comme l'a dit le ministre de la Marine, il se peut que, à la suite d'un plus mûr examen, les Etats-Unis, Terre-Neuve et le Canada en viennent à un arrangement qui empêche les chalutiers de ces pays d'opérer même sur la haute mer. Il est également probable que, dans ce cas,

la Grande-Bretagne empêchera les chalutiers anglais de traverser ici. Voilà ce que les pêcheurs canadiens de la côte de l'Atlantique désirent que ce Gouvernement fasse. Toute démarche dans ce sens aura leur appui enthousiaste. Je regrette que la gauche semble penser autrement.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami pourrait-il dire pourquoi la défense, contenue dans le paragraphe (c), de faire certaines affaires dans un port canadien n'est pas limitée aux chalutiers à vapeur mais s'applique généralement à tous les navires?

M. JAMESON: Ce que je viens de dire devrait constituer une réponse à la question de l'honorable député. Les Provinces maritimes sont d'environ trois cents milles plus près que les Américains, par exemple, des importantes places de pêche de l'Atlantique. Est-il juste que nous offrions à d'autres qu'à nos propres pêcheurs de profiter des avantages de notre situation géographique? Est-il juste que nos ports continuent de servir de base d'opération aux navires étrangers?

M. PUGSLEY: Ce projet de loi ne vise pas les Américains, puisque, munis d'un permis, ils viennent s'approvisionner dans nos ports; il doit viser d'autres nations.

M. JAMESON: Ce permis doit être renouvelé tous les ans et il pourrait être discontinué. Selon moi, la seule objection raisonnable à cette législation, c'est celle de l'honorable député de Cap-Breton-nord au sujet du commerce local que ces navires français nous font faire, et encore s'est-il un peu plus appliqué à condamner cette législation qu'à l'étudier. On ne saurait faire disparaître le mal causé aux pêcheurs des Provinces maritimes par les chalutiers à vapeur, sans un remaniement des conditions actuelles, et cela peut faire tort à certaines localités.

En somme, ce bill devra rencontrer l'approbation de la grande majorité des pêcheurs des Provinces maritimes, et surtout de ceux de la Nouvelle-Ecosse, dont les intérêts ont été plus particulièrement menacés.

Ils donneront leur ardent appui à tout ce qui tendra à diminuer le nombre des chalutiers à vapeur venant dans nos eaux ou faisant la pêche sur les bancs de pêche voisins des côtes, même hors de nos eaux territortales.

M. CARVELL: Il me semble que l'interprétation de cet article 10, qui vise, à n'en pas douter, les chaluts à vapeur et probablement les embarcations de pêche, pourrait s'appliquer à tout navire océanique. J'aimerais que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) envisageât cet aspect de la question. Je ne cherche pas à entraver l'adoption du projet de loi, mais je ne crois pas qu'il doive y avoir dans le recueil de nos lois de prescriptions qui pourraient plus tard favoriser des injustices. L'article est ainsi conçu:

Tout navire, bâtiment ou bateau étranger ou ne naviguant pas conformément aux lois du Royaume-Uni ou du Canada, qui....

Je passe maintenant au paragraphe (c):

....est entré dans ces eaux pour un objet non autorisé par traité ou convention ou par une loi du Royaume-Uni ou du Canada alors en vigueur....

Supposons qu'un paquebot transatlantique allemand entre dans le port d'Halifax à cause d'une tourmente ou qu'un yacht de plaisance américain mouille dans le port de Saint-Jean ou dans tout autre port de mer, par amusement, et qu'il veuille acheter de la glace ou tout autre approvisionnement. Le ministre croit-il que la portée de cet article sera suffisante pour soumettre ces vaisseaux à la disposition qui décrète qu'il:

....doit être confisqué, ainsi que ses gréments, agrès, équipement, mobilier, approvisionnement et cargaison.

Un traité, une convention ou une loi permettraient-ils à ce bateau d'acheter de la glace ou des vivres s'il mouillait dans le port de Saint-Jean ou d'Halifax?

M. HAZEN: Cet article ne s'appliquera qu'aux bâtiments faisant la pêche.

M. PUGSLEY: Cela n'est pas dit.

M. HAZEN: Rien ne s'oppose à ce qu'on ajoute un mot qui rende parfaitement clair que telle est l'intention du législateur.

M. CARVELL: Le ministre entre-t-il dans mes vues?

M. HAZEN: Je ne dis pas que j'entre dans les vues de l'honorable député, mais je puis ajouter un mot qui exprimera clairement que l'article n'a trait qu'aux bâtiments de pêche.

M. LEMIEUX: Je suis porté à approuver l'objet de cette prescription; mais, pour parler franchement, je suis frappé de ce qui a été dévoilé à la Chambre au cours de la discussion, cet après-midi. Mon honorable ami comprendra que j'aie un faible pour ces Français. Vu que nous avons conclu un traité avec la France, avec laquelle nous entretenons des relations très amicales, je crois qu'il serait regrettable de rendre des lois contre les pêcheurs français. Je ne dis pas que ce soit là l'objet du présent projet de loi, mais je m'aperçois par les commentaires de—

M. HAZEN: A l'heure qu'il est, nul bâtiment de pêche américain ne peut mouiller dans nos ports, sauf en payant un droit. Pourquoi traiterions-nous les navires des autres pays autrement que ceux des Etats-Unis? L'application de ce bill est tout à fait générale.

M. LEMIEUX: Je ne dis pas que finalement je n'approuverai pas le projet de loi; mais je voudrais obtenir plus de renseignements concernant le montant d'affaires que ces chalutiers français font dans les ports des Provinces maritimes. Certains de mes amis de ces provinces font de bonnes affaires avec eux. Nous avons un traité avec la France; nous déployons tous nos efforts pour étendre notre commerce avec ce pays et il serait malheureux de diminuer les affaires que nous faisons avec les Français. Je propose à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de réserver le bill pendant un jour ou plus afin qu'il nous fournisse des données statistiques sur le montant d'affaires qui se font dans les divers ports avec ces chalutiers, non seulement avec les chalutiers français mais avec ceux des autres nations. Nous pourrions alors constater à quel point ces prescriptions législatives lèsent les intérêts en jeu. L'adoption de la loi causera beaucoup de froissements. Je ne m'oppose pas au bill lui-même; je crois qu'il est bon; cependant cette disposition me paraît un peu trop vexatoire. Le représentant de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) déclare qu'elle fera perdre de $100,000 à $150,000, par année, au port de Sydney-nord.

M. HAZEN: D'après les renseignements que nous avons au département, il ne s'est fait, pour ainsi dire, que des achats de houille depuis la venue des chalutiers à vapeur.

M. PUGSLEY: Le ministre de la Justice a-t-il prêté attention à cette question et approuve-t-il l'article tel quel? Mon honorable ami verra qu'il s'applique à tout navire qui entre dans les eaux canadiennes et qui achète des approvisionnements quelconques, à moins que cela ne lui soit expressément permis par un traité ou par une loi.

M. HAZEN: J'ai déclaré à l'honorable député que l'intention était d'appliquer l'article aux bâtiments de pêche.

M. PUGSLEY: Le ministre en restreindra-t-il l'application aux chaluts à vapeur?

M. HAZEN: Non.

M. DOHERTY: Je suppose que la réponse du ministre de la Marine réfute à l'objection de l'honorable député (M. Pugsley), et qu'il n'est pas nécessaire que je réponde moi-même. Toutefois, je dirai que, ainsi que l'honorable ministre l'a fait observer, si l'intention n'est pas d'appliquer l'article à d'autres navires, il serait à désirer qu'on mette une restriction, comme le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est déclaré prêt à le faire. D'une façon générale, je suis porté à croire, à première vue, que l'article s'appliquerait à d'autres navires.

M. LOGGIE: Je comprends que l'objet est de diminuer le tort causé par les chalutiers. Il me semble qu'à moins d'avoir la haute main sur les navires canadiens ou anglais nous ne tirerons pas grand profit de prescriptions législatives semblables. Ne vaudrait-il pas mieux pour tous les intéressés de rendre une loi qui serait mise en vigueur plus tard et, dans l'intervalle, de conclure une entente avec la nation anglaise concernant ces navires, et d'adopter des dispositions au sujet des nôtres? La loi pourrait alors être mise en vigueur par un décret du conseil.

M. McKENZIE: Le représentant de Digby a fait observer que nous nous opposions plutôt mollement à ce projet de loi. Il y a fort longtemps que la première lecture a eu lieu, mais le ministre de la Marine et des Pêcheries se rappelle peut-être que je lui ai demandé si ce projet de loi serait soumis au comité de la marine et des pêcheries qui s'occupe d'ordinaire de questions comme celle-ci. Il a répondu que, vu que c'était un projet de loi d'initiative gouvernementale, il ne serait pas nécessairement soumis au comité. Je crois qu'on a déclaré au ministre, le 13 courant, que ces projets de loi sont très souvent étudiés par le comité. Mon objet était de fournir à nos gens, ou aux intéressés, l'occasion de se présenter devant le comité. Je n'ai pas perdu de vue le point soulevé par le représentant de Digby. A titre d'avocat, je puis expliquer un autre point qu'il a mentionné. Je désire rappeler ce que j'ai vraiment dit et ce que j'avais dans l'idée. L'honorable député a déclaré que j'ai dit que nous ne sommes pas autorisés à rendre des lois concernant les eaux territoriales du Canada—c'est le sens de ses paroles. Je n'ai rien dit de tel. Ce que je dis et ce que j'ai voulu dire c'est que, à l'égard des eaux navigables, nous n'avons pas d'autres droits que ceux que nous créons par des prescriptions législatives dans la limite de nos attributions, ou que ceux qui nous sont conférés par traité. Nous pouvons rendre des lois régissant nos eaux territoriales, en supposant qu'elles soient dans la limite des attributions du Parlement. Nous pouvons obtenir des droits par traité à l'égard des eaux territoriales ou de n'importe quelles eaux, si les intéressés sont d'accord et deviennent parties à l'entente ou au traité. Au point de vue de la loi, je déclare que, en pleine mer, à moins qu'un droit soit conféré par une loi ou par un traité, tout le monde exerce les mêmes droits. Telle est mon attitude, et je crois que c'est la seule qui soit conforme au bon sens.

M. JAMESON: Si j'ai bien saisi le sens des observations de l'honorable député, elles ont trait aux eaux auxquelles le projet de loi doit s'appliquer et, si je comprends bien, ces eaux sont purement territoriales.

M. McKENZIE: J'ai expliqué mon attitude et je crois que le représentant de Digby comprend ce que j'ai voulu dire. Quant à l'autre point, que nous avons négligé le bill, je dois dire que je ne m'en suis pas désintéressé. J'en ai transmis un exemplaire au consul français, dans la ville que j'habite, je lui ai envoyé trois exemplaires afin de lui permettre d'en transmettre à ses compatriotes, en France. Je puis dire que notre consul français n'est pas seulement un de nos concitoyens nommé à ce poste, mais qu'il est né et a été élevé en France et qu'il habite notre ville à titre de consul français pour la région, surtout pour Sydney, Sydney-Harbour et North-Sydney. Après avoir pris l'avis de ses compatriotes de France, il m'a écrit une lettre. Je crois bon de lire cette lettre au ministre, afin de lui faire connaître l'opinion du consul français:

Agence consulaire de France,
North-Sydney, C.-B., Canada,
28 janvier 1913.

Cher Monsieur McKenzie,—

Je reçois votre lettre du 23 pour laquelle je vous remercie. A l'heure qu'il est, il est permis aux bâtiments de pêche français de toutes sortes, y compris les chaluts à vapeur, d'entrer dans les ports canadiens et d'y acheter de la boitte, de la glace, des seines, des cannes de pêche et de la houille, ou toute autre approvisionnement ou agrès, et aussi d'y donner congé à leurs officiers, matelots et pêcheurs ou à toute autre partie de l'équipage. Aux termes de la loi modificative que vous me transmettez, je ne crois pas que cela serait permis plus longtemps, vu que je ne sache pas qu'il existe entre le Canada et la France aucun traité qui confère ce privilège.

L'adoption de cette modification causerait une grosse perte aux ports de Sydney, de North-Sydney, des îles de la Madeleine, de Gabarouse, de Sainte-Anne et, de fait, à tous les ports du Cap-Breton et de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Au printemps, une nombreuse flottille d'embarcations, partie de ce port, ainsi que des autres ports en question, se livre à la pêche du hareng devant servir de boitte et ils vendent facilement la boitte aux navires français de Saint-Pierre et de France. Cela dure tout l'été, et l'été dernier, j'ai avancé $750 à un seul navire pour acheter de la boitte à Gabarouse.

L'été dernier, quatorze chaluts à vapeur français ont, pour ainsi dire, établi leur base d'opérations à North-Sydney et je calcule que la somme d'argent qu'ils ont dépensée dans ce port pour la houille et les vivres dépasse de beaucoup $100,000.

Ce qui précède vous fera comprendre que cette question offre un intérêt vital pour les pêcheurs de tous les ports en question et que la suppression de ce commerce dans ces ports, et notamment dans celui de North-Sydney, causerait des pertes très sérieuses.

En vous remerciant de nouveau pour la bonté que vous avez eue d'appeler mon attention sur cette question,

Je demeure votre tout dévoué,

E. LANOIT,
Consul français.

M. JAMESON.

Je n'ai rien épargné pour signaler cette question à l'attention des autorités compétentes et pour obtenir tous les renseignements possibles à son sujet, de sorte que je ne mérite pas le reproche que le représentant de Digby (M. Jameson) m'a fait d'avoir été négligent dans cette affaire. Je voulais que la question fût soumise à un comité, mais le ministre en ayant décidé autrement, j'ai attendu cette occasion et je me suis procuré tous les renseignements que je pouvais obtenir afin de les soumettre au comité.

M. JAMESON: L'honorable député m'a mal compris. J'ai voulu dire que le débat se poursuivait depuis quelque temps lorsque l'honorable député a présenté ses objections; je n'ai pas cru qu'il avait négligé de se mettre en communication avec ses électeurs.

M. SINCLAIR: J'espère que le représentant de Digby ne croit pas qu'aucun député de ce côté-ci de la Chambre entrave l'adoption du bill, car tel n'est pas notre dessein. Le député de Digby, il y a quelques instants, a voulu prêter à cette discussion une nuance politique, ce que je regrette, car j'ai voulu m'occuper de cette question avec impartialité et éviter tout ce qui ressemble à la politique. Cependant, le député de Digby et ses collègues de la Nouvelle-Ecosse se sont fait un tremplin politique de cette question de la pêche au chalut à vapeur. Dans leurs conventions, en Nouvelle-Ecosse, ont été adoptées des résolutions blâmant ce mode de pêche, et ils ont promis que s'ils obtenaient le pouvoir, les chaluts à vapeur seraient chassés de l'océan. Sur la côte de ma division électorale, j'ai été honni par les amis des députés de la droite qui m'ont blâmé de ne pas faire plus que je ne tentais de faire en cette Chambre pour interdire la pêche au chalut à vapeur dans les eaux canadiennes. Il ne sied pas au représentant de Digby de lancer des accusations contre les députés de la gauche. En ce qui concerne la pêche au chalut à vapeur, les actes accomplis par le parti libéral valent mieux que les actes des membres de la droite. Quelques semaines à peine après l'apparition des chaluts à vapeur dans les eaux canadiennes, l'ancien Gouvernement a rendu un décret interdisant la pêche au chalut dans les baies, les ports, et les eaux côtières du Canada sur l'Atlantique et sur le Pacifique, et il était censé avoir épuisé ses pouvoirs en ce qui concernait l'interdiction de la pêche au chalut à vapeur. On a tenté de conclure avec les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et la France, une convention internationale qui aurait défendu la pêche au chalut sur les grands fonds. Les négociations furent entamées vers le temps où nos adversaires obtinrent le pouvoir; le ministre de la Marine et des Pêcheries hérita de la tâche de les poursuivre, et j'ai été bien aise de voir qu'il faisait des efforts.

bien que sans importance et sans effet, pour tenir quelques-unes des promesses de son parti. Mais je m'insurge contre les déclarations du représentant de Digby qui dit qu'il y a lieu de blâmer les députés de la gauche de leur conduite relativement à cette question. Lorsqu'elle a été discutée en Nouvelle-Ecosse, le représentant d'Halifax (M. Crosby) et d'autres ont proposé des mesures très rigoureuses. L'une était que le poisson pris par les chaluts à vapeur ne devait pas être débarqué sur la côte du Canada, et on nous a blâmés ou accusés de ne pas nous occuper d'interdire les navires canadiens. Si l'interdiction ne s'applique pas aux navires canadiens, disait-on, à quoi bon parler d'une contravention avec la France ou avec les Etats-Unis? Commençons chez nous. Telle était la politique de nos adversaires lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Le présent projet ne contient rien qui s'applique aux chaluts à vapeur canadiens enregistrés ou aux chaluts à vapeur anglais, et ce sont les seuls qui font la pêche dans la Nouvelle-Ecosse. Je ne m'occupe pas spécialement des chaluts à vapeur sur les bancs de Terre-Neuve. Naturellement, ils peuvent causer du tort aux pêcheurs des grands fonds.

M. HAZEN: Le représentant de Cap-Breton-nord a lu une lettre disant que quatorze chaluts à vapeur français achètent des approvisionnements à Sydney.

M. SINCLAIR: Ils faisaient la pêche sur les grands bancs, et non près du littoral. Les chalutiers français ne nuisent jamais aux pêcheurs des eaux côtières, parce qu'ils ne s'approchent jamais assez près d'eux, mais ils font la pêche en eau profonde sur les grands bancs qui sont situés au sud de l'île de Terre-Neuve, à cent milles de la côte du Canada.

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

Reprise de la séance.

COMPAGNIE DU RICHELIEU ET D'ONTARIO.

M. LESPERANCE propose la troisième lecture du bill (n° 20) concernant la compagnie de navigation Richelieu et Ontario.

M. MACLEAN (York-sud): Monsieur l'Orateur, j'ai l'intention de proposer un amendement tendant à restreindre l'emploi du capital de la compagnie plus que ne le fait le bill tel qu'actuellement rédigé. Cette compagnie rend des services au public en fournissant des moyens de transport sur les lacs et les rivières dans une grande étendue de pays, depuis la tête du lac Supérieur, en passant par tous les lacs et par le Saint-Laurent, au moins, jusqu'à la rivière Saguenay. C'est une compagnie de transport rendant des services au public, et ses tarifs dépendent beaucoup de la mise de fonds de la compagnie, des dividendes qu'elle doit gagner afin de payer l'intérêt sur son capital. Si le capital est considérable, les exigences du dividende et de l'intérêt devront être grandes. Par conséquent, la compagnie devra élever ses tarifs, tandis que, si la compagnie a un capital modéré et surtout un capital représenté par des valeurs émises à un taux minime, les tarifs devront être plus bas, ou autrement dit, ils pourront être abaissés, parce que la somme nécessaire au paiement des dividendes et des intérêts n'est pas aussi forte. Le public retire donc de grands avantages d'une mise de fonds peu élevée.

En ce qui concerne les compagnies de transport et toutes les autres compagnies exerçant des privilèges publics, on a constaté dans tout l'univers que la réglementation de la mise de fonds a produit ce résultat. Aux Etats-Unis, la grande agitation en faveur de l'abaissement des tarifs des compagnies de transport tend à remanier la mise de fonds des compagnies et, si faire se peut, à supprimer une grande partie de la majoration de leurs actions. Je ne dis pas que l'accroissement du capital de cette compagnie a pour objet de majorer les actions. Je n'en sais rien; mais assurément, avant qu'on lui permette d'augmenter son capital-actions elle devrait donner à quelque corps public une raison suffisante de le faire, et j'émets l'idée que ce corps public devrait être la commission des chemins de fer du Canada. Nous avons créé cette commission afin de réglementer les compagnies de transport. Elle s'occupe actuellement des tarifs de ces compagnies et du service qu'elles donnent. Ce service est, à tous les égards, soumis à la direction de la commission des chemins de fer. La conduite des compagnies de transport envers le public, quant à la construction et à l'exploitation de leurs lignes, est régie par la commission, et, selon moi, il serait bon que la présente compagnie et toutes les autres compagnies de transport fussent mises sous la dépendance de la commission relativement à leur mise de fonds. J'habite une partie du pays où cette compagnie de transport fait un service considérable. Pour donner une idée de ses ramifications, je dois dire qu'elle représente un énorme merger. La compagnie Richelieu et Ontario se compose de ce qui était auparavant la ligne de bateaux qui faisaient la navette entre la ville de Québec et le Saguenay, la ligne qui desservait Montréal et Québec, la ligne qui raccordait Montréal à Hamilton, et elle comprend aujourd'hui les bateaux d'Hamilton à Toronto, et ceux de Toronto et Niagara, tandis qu'elle s'est accaparé tous les anciens bateaux des grands lacs. De sorte qu'à l'heure qu'il est elle a absorbé

un grand nombre de lignes de bateaux qu'elle a fusionnées en une seule grande compagnie. Ces bateaux rendent de grands services, tant pour le transport des voyageurs que pour le transport des marchandises sur le lac Ontario, notamment à partir de la ville de Toronto, et surtout au commerce de fruits dont le foyer est dans la péninsule de Niagara.

M. LEMIEUX: L'honorable député parlait tantôt de nouvelles lois dans quelques-uns des états de la République américaine. L'autre jour, j'ai rencontré le président de la compagnie du chemin de fer Delaware et Hudson qui m'a parlé de certaines lois de l'état de New-York. L'honorable député a parlé de l'état du Massachusetts, existe-t-il aussi dans l'état de New-York des prescriptions législatives qui défendent à une compagnie d'augmenter son capital avant de s'adresser à la commission?

M. McLEAN: Je traiterai cette question dans un instant. Cette compagnie de transport, qui intéresse si vivement la population de l'ouest d'Ontario, prend aussi des arrangements avec une ligne de transatlantiques; du moins, c'est ce que j'ai lu dans les journaux. La compagnie Furness, ainsi qu'on l'appelle, qui a des affiliations avec certaines lignes de transatlantiques, a plus ou moins de liens avec la compagnie Richelieu et Ontario, qui est une compagnie de navigation à l'intérieur; de sorte que tout ceci me semble un immense merger. A moins que l'intérêt public ne soit protégé de quelque manière, il me semble que ce projet de loi sera absolument préjudiciable aux expéditeurs et aux cultivateurs du Canada.

M. LEMIEUX: Et la compagnie a des rapports intimes avec les compagnies de chemin de fer.

M. McLEAN: Oui, elle a aussi des rapports intimes avec les compagnies de chemin de fer. Ce qui a réellement caractérisé le commerce de transport en ce pays, cette année et l'an dernier, c'est l'énorme augmentation des tarifs du transport maritime applicables aux céréales récoltées dans l'Ouest canadien. Il y a une augmentation de six cents par boisseau et, cette année, on a été témoin d'une diminution dans les prix du froment de l'Ouest. Par suite de la diminution des prix et de l'augmentation du coût du transport océanique, nous en sommes presque rendus au point où il ne sera plus profitable de cultiver le blé dans l'Ouest.

M. PUGSLEY: A moins que nous n'ayons un marché plus vaste.

M. McLEAN: Et bien! disons que ce sera beaucoup plus difficile pour les cultivateurs de l'Ouest de cultiver le blé, et j'espère que les députés de cette partie du pays corroboreront mes paroles. Je déclare que, si les tarifs du transport des marchandises continuent à s'élever, si nous permettons aux compagnies de transport d'augmenter de six cents durant l'année le fret océanique, sans les mettre sous la dépendance de la commission, et si le prix du blé continue à baisser à cause de la concurrence des autres pays, nous serons très près du point où il ne serait plus profitable de cultiver le blé dans l'Ouest.

M. BOYCE: L'honorable député prétend-il que la commission des chemins de fer est autorisée à fixer ou à modifier les tarifs de ces compagnies?

M. McLEAN: Si elle ne l'est pas, elle devrait l'être. Elle a la haute main sur tous les tarifs des steamers lorsqu'ils se raccordent avec des voies ferrées. Si nous ne possédons pas ces pouvoirs, j'espère que le ministre fera en sorte de nous les conférer.

M. BOYCE: Si nous n'avons pas d'autorité, comme je le crois—la loi des chemins de fer est très claire sur ce point—l'honorable député soutient-il que nous devrions assumer cette autorité aux termes du présent projet de loi ou relativement à cette compagnie en particulier, et non pas aux compagnies en général.

M. McLEAN: Nous avons de grands pouvoirs sur ces compagnies de steamers parce qu'elles se raccordent à des voies ferrées.

M. BOYCE: Nous pourrions les exercer aux termes de la loi générale.

M. McLEAN: En tant qu'elles se raccordent à des voies ferrées et que nous sommes privés des pouvoirs nécessaires, la loi des chemins de fer est défectueuse et c'est au Parlement d'obtenir la haute main, car l'important pour les cultivateurs de l'Ouest et pour tout le Canada c'est d'avoir la haute main sur tous les chemins de fer et les compagnies de navigation, de réglementer leur mise de fonds, afin que leurs tarifs ne soient pas excessifs, comme ils l'ont été dans le passé. Le fait que le Pacifique-Canadien a inutilement majoré ses actions autant qu'il l'a fait, grâce à ses immenses réserves de numéraire, et qu'il a fait ce qu'il a fait au sujet de son capital nous donne raison de règlementer toutes les compagnies qui s'adressent à nous; et maintenant que celle-ci se présente, nous devrions la mettre sous notre dépendance.

M. BOYCE: Non par une loi spéciale.

M. McLEAN: Nous commencerons par celle-ci. Si ce soir, nous posons en principe que la compagnie de navigation Richelieu et Ontario doit être réglementée relativement à son capital, nous laisserons entendre à toutes les autres compagnies qu'elles devront se soumettre à la même règle. Nous ne pouvons pas attendre que nous ayons une loi d'une application géné-

rale. On a beau parler de cette loi d'une application générale. Nous l'aurons un jour, mais nous ne pouvons résoudre ces problèmes qu'au fur et à mesure qu'ils se présentent, et celui-ci se présente ce soir au sujet de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. On ne causera pas de tort à cette compagnie en l'obligeant à se présenter devant la commission des chemins de fer pour obtenir l'autorisation d'augmenter son capital.

L'ancien ministre des Postes m'a demandé: Que dites-vous de l'état de New-York? Dans l'état de New-York, aucune compagnie de transport ou d'utilité publique ne peut augmenter son capital social sans l'autorisation de la commission des services publics de cet état. Lorsqu'une compagnie s'adresse à la commission pour faire augmenter son capital social, elle doit lui démontrer qu'elle a besoin de ces fonds, pour quelles fins elle en a besoin et comment elle peut les prélever de la manière moins coûteuse pour ceux qui utilisent ces services publics. Si elle peut se procurer des fonds par un émission d'obligations à 4 p. 100, on lui dit d'en émettre de sorte que le surcroît des charges qui pèsent sur le trafic par suite de l'augmentation du capital n'est que de 4 p. 100, tandis que, s'il faut payer des dividendes de 10 à 15 p. 100 sur l'augmentation du capital-actions, les charges qui pèsent sur le trafic devront augmenter d'autant. Dans l'état de New-York, on n'abrogerait pas cette loi qui deviendrait une loi générale grâce aux enquêtes qui ont eu lieu aux Etats-Unis. Je crois que la loi de prime importance qui sera rendue dans une année ou deux à Washington établira la règlementation du capital des compagnies d'utilité publique d'après le principe que, s'il y a une règlementation du capital, il y aura une règlementation correspondante des taux.

Pour revenir à la question des tarifs excessifs appliqués aux produits de l'Ouest et à ceux de tout le Canada sur l'Atlantique, si nous ne protestons pas maintenant, ou si nous n'essayons pas par quelque moyen à conserver la haute main sur ces compagnies et à obtenir plus de pouvoir sur elles, non seulement en ce qui a trait à leur mise de fonds, mais aussi au sujet de leurs tarifs, le commerce de ce pays sera en péril. Selon toute probabilité, la colonisation de l'Ouest canadien sera retardée, parce que, ainsi que je le faisais observer tantôt, le Pacifique-Canadien, en se servant du capital qu'il a accumulé grâce à des émissions d'actions inutiles, absorbera tout. La première chose que nous apprendrons c'est que les compagnies de transport à l'intérieur auront été accaparées par le merger du Pacifique. Les chemins de fer ne subiront aucune concurrence de la part de ces bateaux, et nous ne devons pas ignorer l'importance de maintenir au moins nos moyens de transport par eau. Nous voyons avec quelle rapidité ces mergers s'organisent. La compagnie de navigation Richelieu et Ontario a probablement absorbé à l'heure qu'il est dix autres lignes. Du côté de l'Atlantique, elle a conclu une alliance avec la compagnie Furness ; demain, elle en aura conclu une autre avec le Pacifique-Canadien et c'en sera fait de la concurrence entre les voies ferrées et le transport sur les lacs et sur les rivières. Cette concurrence s'étend de la tête du lac Supérieur à la rivière Saguenay.

On a prétendu que, si nous entreprenons de réglementer une seule compagnie ou de fixer son capital, nous nuirons à la réputation de nos compagnies canadiennes. On nous a dit ici, l'autre soir, on nous répétera ce soir, comme la presse canadienne le répète presque tous les jours, que nous ne devons pas nuire au crédit des grandes compagnies du pays en tentant de les soumettre à une réglementation. Les grandes compagnies traitent injustement la population en lui imposant des tarifs excessifs, en prélevant sur elle des recettes exorbitantes et en exigeant un capital trop élevé. Il est temps qu'on les réglemente. Si les droits du public doivent être subordonnés aux droits de propriété et aux droits des compagnies, il est temps que nous disions au peuple que telle est l'attitude du Parlement. Mais je considère que la chose qui prime tout en ce pays c'est le bien-être de la population, et que, si son bien-être est intéressé dans une question semblable, ces compagnies devront se soumettre à une réglementation. En tout cas, je déclare une fois pour toutes que les droits du public priment les droits des compagnies et le crédit national, puisqu'il faut le dire. Depuis un grand nombre d'années, le Parlement a fait toutes espèces de choses, sauf de remédier aux abus qui découlent des grandes compagnies. Nous n'en sommes pas encore rendus au point d'appliquer aux habitants de l'Ouest les mêmes tarifs de chemins de fer que nous appliquons à la population de l'Est. En toute chose, nous commettons des injustices envers l'Ouest, relativement au tarif du télégraphe, des messageries, du transport des marchandises, etc.

On nous dit que nous devons nous soumettre à cet état de choses parce que le crédit national en dépend, que nous ne devons pas priver le Pacifique-Canadien du droit de partager des gâteaux. Cette compagnie de navigation Richelieu et Ontario peut se partager un gâteau grâce à cette émission de $5,000,000.00 d'actions que nous nous proposons d'approuver, elle peut distribuer ces $5,000,000.00 parmi les actionnaires de la compagnie ou elle peut vendre ces actions à ses actionnaires au quart du prix, ou employer l'argent pour favoriser des mergers qui ne sont pas dans l'intérêt public.

Avant qu'on permette à cette compagnie d'employer son capital de cette manière,

nous devrions exiger qu'elle obtienne le consentement d'un corps autorisé, comme celui qui existe dans l'état de New-York et qu'elle motive sa conduite. L'obligation de comparaître devant la commission des chemins de fer ne causera pas de pertes à la compagnie. Celle-ci sera traitée justement. Bien que je propose un amendement qui s'appliquera à une compagine en particulier, je déclare qu'il doit y avoir un commencement à la réglementation, et je me propose de recommencer chaque fois que l'occasion s'en présentera. Si le Pacifique-Canadien se présente ici, cette année, pour faire adopter un projet de loi quelconque, je me propose d'essayer de faire décréter dans ce projet de loi que la mise de fonds de la compagnie sera subordonnée à la même réglementation.

On dit: vous faites des passe-droits en faveur de tous les chemins de fer et vous imposez un fardeau à un seul. Je le répète, nous devons commencer quelque part. Nous ne pouvons pas obtenir une loi générale en ce pays, mais si nous commençons dès maintenant, si nous faisons ce soir cette innovation, nous n'aurons pas de peine dorénavant à réglementer la mise de fonds de ces compagnies; tandis que, si nous refusons ce soir de réglementer la mise de fonds de cette compagnie de transport—elle n'est pas pire, mais elle est peut-être meilleure que d'autres—nous donnerons simplement raison au Pacifique-Canadien de s'être récemment partagé $200,000,000. Dans ces dernières années, cette compagnie a injustement émis $200,000,000 d'actions, tandis qu'elle pouvait émettre des débentures à un taux d'intérêt beaucoup plus bas. Tout l'argent provenant de la vente de ces actions n'est pas entré dans la caisse de la compagnie, mais une grande partie a été empochée par les actionnaires et ceux qui se servent du chemin de fer devront payer à perpétuité des dividendes sur ces actions. C'est une injustice criante envers la population canadienne. La compagnie dont nous nous occupons ce soir tentera de faire la même chose.

Nous ne devons pas attendre l'adoption d'une loi s'appliquant à toutes les compagnies, bien que je sois prêt à unir mes efforts à ceux de n'importe qui pour rédiger une loi d'application générale, si cela est possible. Si nous négligeons ce soir de réglementer cette compagnie, nous passerons l'éponge sur la conduite du Pacifique-Canadien. Nous devrions dire à toutes ces compagnies qu'elles ne devront pas se partager des gâteaux, ou augmenter inutilement leur capital social, avant que la Chambre adopte une loi d'une portée générale.

Je pourrais discuter cette question toute la nuit, mais la Chambre la comprend et je ne veux pas retarder ses travaux. J'aimerais lire un passage d'un document qui m'a été transmis aujourd'hui. Le nombre des lettres et des communications que je reçois au sujet de semblables questions est étonnant et ma correspondance ne manque pas d'intérêt. J'en reçois de toutes parts. Voici une brochure qui m'a été envoyée par un ingénieur des mines qui a fait des investigations dans les champs aurifères de Porcupine.

M. LEMIEUX: Appartient-il à la même clique?

M. MACLEAN: Il appartient au clan des Maclean; tous les Maclean appartiennent au même clan. Nous sommes comme les chevaux du soleil; nous avançons tous sur une même ligne. Parlant de la capitalisation excessive des mines, il montre que la chose se pratique dans d'autres industries.

Et cet abus ne se produit pas dans les mines seulement. La loi ne restreint presque pas la majoration des actions commerciales, telles que les actions de compagnies de chemins de fer et industrielles, de compagnies fiduciaires et de garanties, etc., et il est certain que cette pratique influe considérablement sur la vie économique et est un facteur important dans plusieurs différends entre le travail et le capital. Bien que cette pratique soit permise par la loi, la morale la condamne, et la jonglerie financière qui en est le complément invariable, n'est qu'un vol de grand chemin légèrement déguisé, par lequel quelques promoteurs empochent l'argent des nombreux acheteurs d'actions, ou encore l'argent des ouvriers ou des consommateurs sous forme de dividendes payés aux détenteurs d'actions qui ne représentent absolument que de l'eau, pour ainsi dire. Tant que la loi autorisera ces méthodes, les mêmes pratiques se continueront. Conséquemment, il est du devoir de ceux qui les désapprouvent de protester jusqu'à ce qu'une réforme ait lieu et que ce mode particulier de haute finance soit placé dans la catégorie à laquelle il appartient réellement.

Je veux placer les émissions d'actions de nos compagnies de transport et de tous les services publics sous le contrôle de la commission des chemins de fer ou d'une autre autorité compétente. Ce principe a été affirmé dans cette enceinte l'autre soir lorsque l'honorable député de Calgary (M. Bennett), dont la grande expérience est connue, et l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) nous ont dit que le temps d'une réforme de ce genre était arrivé; et le premier ministre a dit aussi que le gouvernement étudiait sérieusement les deux côtés de la question. Jusque là, c'est parfait, mais ceux d'entre nous qui l'ont étudiée chez nous comme dans l'histoire des autres pays, croient que le jour est arrivé où il est nécessaire d'adopter un amendement, tel que celui que je propose à ce bill. Je propose que nous commencions dès ce soir au sujet de cette compagnie. Plus tard lorsque le

ministre des Chemins de fer proposera de modifier la loi des Chemins de fer, j'ai l'intention, si j'en ai la chance, de faire insérer dans cette loi un article autorisant la commission des chemins de fer à réglementer la capitalisation de toutes ces compagnies. Dans l'intervalle, l'occasion s'offre pour moi ce soir d'insérer mon amendement dans le bill de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario sans causer aucun tort à cette compagnie, et je demande au parrain de ce bill d'accepter mon amendement. S'il l'accepte, cette compagnie sera la première à comprendre que le public a des droits, et que la capitalisation de toutes ces compagnies doit être réglementée. L'amendement que je proposerai est copié de la loi de l'Etat de New-York. Dans cet Etat, toute compagnie qui désire augmenter son capital est obligée de passer par les procédures que j'indique dans mon amendement. Je demande donc que la compagnie de navigation Richelieu et Ontario—une compagnie qui rend probablement autant de services qu'aucune autre compagnie de transport—soit soumise à des règlements au sujet de l'émission qu'elle veut lancer, et, en attendant que nous ayons une loi générale à ce sujet, je me propose d'imposer la même obligation à toutes les compagnies qui viendront demander la même permission à cette Chambre.

Le comité des chemins de fer nous a indiqué la voie à suivre à ce sujet, depuis qu'il insère dans tout bill qui lui est soumis les mêmes conditions générales. Les anciennes chartes en sont exemptes, mais toutes les compagnies de chemin de fer qui viennent demander une charte, et même les anciennes compagnies qui demandent un amendement à leur charte, sont obligées d'accepter ces articles généraux, qui graduellement seront imposés à toutes les compagnies, et j'ai confiance que l'on finira par en faire une loi générale. Nous progressons certainement; peu à peu nous amenons toutes ces compagnies sous la juridiction de la loi des chemins de fer. Si nous commençons dès maintenant à faire un article général, comme celui que je propose par cet amendement, et si nous plaçons chaque compagnie sous le contrôle de la commission des chemins de fer en ce qui regarde sa capitalisation, nous donnerons par là avis à des compagnies comme la compagnie du Pacifique-Canadien, qu'à l'avenir ces émissions d'actions seront soumises au contrôle du parlement. Le plus grand crime qui a été commis contre l'intérêt public dans notre pays a été l'augmentation récente du capital de la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Cette opération n'a été soumise à aucun contrôle, et conséquemment la compagnie a pu faire ce qu'elle voulait. Elle a émis des actions qui apparemment rapporteront 10 p. 100 d'intérêt ou même plus, et les a émises à un prix moindre qu'elles auraient pu être vendues à la bourse. Droits de la compagnie, grapillage, partage du gâteau, tout a été empoché par les actionnaires, sans aucun soulagement correspondant pour les clients du chemin. C'est un scandale public honteux; il faut y mettre fin, et si nous décidons dès ce soir de réglementer l'émission des actions de cette compagnie, nous pourrons ensuite faire des règlements semblables à l'égard du chemin de fer Pacifique et de tous les autres chemins de fer, jusqu'à ce que nous ayons obtenu le contrôle sur toutes les compagnies de transport.

Je propose, appuyé par M. Turriff:

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec instruction de l'amender en ajoutant au paragraphe 2 de l'article 1 ce qui suit:—

"Et avant que la compagnie obtienne un ordre de la commission des chemins de fer du Canada autorisant ces émissions et en fixant le chiffre, et déclarant que, de l'avis de la commission, l'utilisation du capital résultant de l'émission de ces actions est légitimement requise pour lesdites fins de la corporation. Dans le but de la mettre à même de décider si elle doit émettre un tel ordre, la commission devra faire telle enquête, tenir telles séances et examiner tels témoins, livres, documents ou contrats, qu'elle jugera être importants pour lui permettre de prendre cette décision".

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa): En appuyant cet amendement, je ne crois pas nuire en quoi que ce soit à la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. Le président de cette compagnie nous a dit, l'autre jour, qu'elle avait toujours vendu ses actions au pair; que jamais elle ne les avait majorées; que l'émission proposée sera vendue au pair, et que le produit en sera employé entièrement à des travaux dans l'intérêt de la compagnie. Si tel est le cas, et je n'ai aucune raison d'en douter, on ne fait aucun tort à la compagnie de navigation Richelieu et Ontario en l'obligeant à obtenir de la commission des chemins de fer l'autorité nécessaire pour l'émisssion proposée. J'approuve entièrement tout ce que mon honorable ami d'York-sud a dit, et plus particulièrement ce qu'il nous a appris au sujet des prix du freight sur le blé de l'Ouest. L'année dernière, dans chacune des trois provinces des prairies, la production d'un boisseau de blé a coûté presque le prix qu'on en a reçu. Ainsi que je l'ai dit l'autre jour, le transport d'un boisseau de blé de Fort-William à Liverpool a coûté l'automne dernier six à huit cents de plus que l'année précédente. Le blé est transporté par chemin de fer du lieu de production à Fort-William, ensuite par bateau jusqu'à Montréal où il est chargé sur les paquebots océaniques.

Les journaux de Montréal nous ont appris, il y a quelques jours, que la compagnie Furness était sur le point d'englober

la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. Le bruit court aussi que la compagnie du chemin de fer du Pacifique a acheté les paquebots de la compagnie Allan, et ces deux compagnies, lorsque la compagnie Furness aura obtenu le contrôle de cette puissante compagnie Richelieu et Ontario, qui est déjà maîtresse d'une demi-douzaine ou une douzaine d'autres compagnies, au moyen de merger, contrôleront le transport du grain des trois provinces de l'Ouest. Si en douze mois seulement le prix du transport du blé depuis Fort-William jusqu'à Liverpool a été augmenté de six à huit cents par boisseau, qu'arrivera-t-il lorsque pratiquement toute concurrence aura été supprimée. Je comprends parfaitement que mon très honorable ami, le chef du gouvernement, n'aime pas à traiter cette compagnie différemment des autres; mais s'il écoute l'avis de mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) et s'il impose les mêmes conditions à toutes les compagnies qui viendront demander un bill à cette Chambre, et il en vient toutes les semaines, avant longtemps toutes ces compagnies seront soumises à la même obligation.

Je puis assurer le gouvernement que les frais de la culture du blé sont aujourd'hui presque aussi élevés que le prix qu'on en reçoit, et si les taux de transport sont augmentés il ne restera plus de profit au cultivateur; il s'agit donc de décider si les intérêts d'une ou deux compagnies l'emporteront sur ceux de soixante-quinze ou cent mille cultivateurs dans les provinces de l'Ouest. C'est pour cette raison que je suis opposé à la loi qu'on nous demande, bien que je ne veuille en aucune façon créer d'embarras ou faire de tort à cette compagnie. C'est une compagnie puissante, qui fait de grandes affaires, et si elle emploie le capital qu'elle veut faire souscrire de la façon que son président nous dit, alors je lui souhaite tout le succès possible; mais si ce capital doit être employé à opérer d'autres fusions et à augmenter les prix du freight sur le blé de Fort-William à Liverpool, alors je veux que cette compagnie soit soumise à une autorité quelconque. Si la commission des chemins de fer n'est pas la meilleure autorité, et si on peut en trouver une meilleure, il sera facile de faire une loi à cet effet. En attendant, le mieux que nous pouvons faire c'est de lui imposer cette petite condition dans le bill qu'elle nous demande; et cette condition ne devra la gêner en rien, parce que l'auteur du bill, mon honorable ami de Montmagny (M. Lespérance), a déclaré l'autre jour que la compagnie voulait agir franchement dans cette affaire. Nous ne lui causons donc aucune injustice; nous faisons seulement un pas en avant qui sera à l'avantage de tout le pays.

M. TURRIFF.

M. BURRELL: Je crois que l'amendement proposé par mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) n'atteint pas le but qu'il cherche, non plus que le but cherché par mon honorable ami qui vient justement de parler. Si cet amendement était adopté, il serait impossible de donner effet aux propositions exposées dans le discours de son auteur. Si l'amendement était adopté, le paragraphe 2 serait ainsi conçu:

Les directeurs peuvent augmenter à toute époque le chiffre du capital social jusqu'à concurrence de quinze millions de dollars; mais le capital ne sera pas augmenté avant qu'une résolution du bureau des directeurs autorisant cette augmentation ait été soumise aux actionnaires et ratifiée par les deux tiers en valeur des actionnaires présents ou représentés à une assemblée générale extraordinaire régulièrement convoquée dans ce but.

Et avant que la compagnie obtienne un ordre de la commission des chemins de fer du Canada autorisant ces émissions et en fixant le chiffre, et déclarant que, de l'avis de la commission, l'utilisation du capital résultant de l'émission de ces actions est légitimement requise pour lesdites fins de la corporation. Dans le but de la mettre à même de décider si elle doit émettre un tel ordre, la commission devra faire telle enquête, tenir telles séances et examiner tels témoins, livres, documents ou contrats, qu'elle jugera être importants pour lui permettre de prendre cette décision.

C'est ainsi que serait la loi. Je dirai tout d'abord qu'à ma connaissance il n'existe pas de corps comme celui mentionné dans l'amendement, et pour cette raison l'amendement est irrégulier. Il n'existe pas de corps qui s'appelle la commission des chemins de fer; la désignation est impropre et c'est pourquoi je m'oppose à l'amendement. La commission des chemins de fer du Canada possède certains pouvoirs définis par la loi; elle possède certains droits et privilèges qu'elle peut exercer à discrétion dans les limites de sa juridiction; mais elle ne possède aucun pouvoir de ce genre. Conséquemment l'amendement proposé par mon honorable ami accorderait aux directeurs de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario certains droits et privilèges, que, cependant, elle ne pourra pas exercer avant qu'un autre corps, qui n'a aucune juridiction, ait ratifié les droits en question, et indiqué de quelle façon ils devront être exercés; en résumé, cet amendement autorise la compagnie de navigation Richelieu et Ontario à augmenter son capital, mais il dit en même temps qu'elle ne se prévaudra de cette autorisation, que lorsqu'un autre corps, qui n'a aucune juridiction quelconque, aura fixé le chiffre de cette augmentation et la manière dont l'émission sera faite.

Mon honorable ami d'York-sud étudie avec beaucoup d'ardeur les questions de ce genre; et quelques-unes des platitudes

qu'il a débitées s'appliquent certainement en principes généraux aux conditions actuelles du pays; mais elles ne sont pas applicables, et je prétends qu'on ne peut pas les appliquer à cette loi particulière, et il serait manifestement injuste de les appliquer dans les circonstances actuelles. Mon honorable ami devrait procéder au moyen d'un amendement à la loi des chemins de fer. Il doit d'abord poser de bonnes bases et ensuite aller de l'avant. Si mon honorable ami prend le mauvais chemin, pour employer une expression connue, il créera beaucoup d'embarras et ne pourra pas atteindre le but très louable qu'il dit avoir en vue de servir les intérêts de la majorité du peuple. Je prétends que cette Chambre n'a pas le droit d'imposer à la commission des chemins de fer une fonction que la loi générale des chemins de fer du Canada ne lui donne pas. Conséquemment, l'amendement proposé par mon honorable ami est absolument futile; il ne peut apporter aucun bienfait au public. La commission des chemins de fer ne peut agir en vertu de cet amendement; elle ne peut en tenir compte que si la loi générale des chemins de fer est modifiée. Si l'état de choses actuel est un mal, et que l'on désire y apporter remède, il n'y a qu'une chose pour la Chambre à faire c'est de chercher le moyen propre à remédier à ce mal, et d'y remédier d'une façon générale, qui s'appliquera à toutes les compagnies et non pas à une seule, ce qui serait impropre, injuste et inutile.

Mon honorable ami nous a cité la loi de l'Etat de New-York et celles d'autres Etats d'Amérique, mais il oublie, et je demande aux membres de cette Chambre de vouloir bien tenir compte de ce fait, que dans l'Etat de New-York un bill comme celui-ci est soumis automatiquement à une commission, et non pas à un comité de la Chambre, qui est directement responsable au peuple. La Chambre des communes du Canada est directement responsable au peuple. La loi qu'on nous demande de passer concernant la compagnie de navigation Richelieu et Ontario est une loi d'intérêt particulier. Nous ne pouvons pas dans cette loi insérer un amendement qui s'appliquera à toutes les compagnies, et, comme on ne peut l'appliquer à toutes les compagnies, il n'a par conséquent aucun effet sur celle-ci, parce que, si on l'adoptait, la commission des chemins de fer ne possède ni le pouvoir ni la juridiction nécessaire pour l'appliquer. Conséquemment, le résultat serait d'accorder un pouvoir qu'il sera impossible d'exercer, parce que le corps improprement désigné dans la résolution—il n'existe pas de corps tel que celui mentionné dans la résolution—n'a pas la juridiction nécessaire pour agir. Conséquemment, la rédaction de l'amendement est fautive, elle est irrégulière, et pour les raisons générales que j'ai essayées de donner, l'amendement ne doit pas être ajouté à ce bill.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.): Lorsque mon honorable ami d'York-sud a fait connaître au comité de toute la Chambre son intention de proposer un amendement de ce genre lors de la troisième lecture du bill, j'ai dit que je l'appuierais dans sa démarche, et je désire donner en quelques mots les raisons qui m'y engagent. J'ai été quelque peu surpris de l'argumentation légale de mon honorable ami d'Algoma-ouest (M. Boyce), vu surtout que l'on dit qu'il s'attend d'être très prochainement élevé à la haute dignité de juge par le gouvernement actuel. Conséquemment, je crois que son opinion sur la juridiction et les pouvoirs de ce Parlement méritent plus qu'une simple mention, mais je crains qu'il ait parlé sans préparation et sans avoir consulté la loi. Je sais que lorsqu'il sera juge il aura à son service un personnel de greffiers expérimentés qui feront les recherches nécessaires. C'est ce que je veux faire présentement, et j'appellerai son attention sur l'article 10 de la loi des chemins de fer. chapitre 37 des Statuts revisés du Canada de 1906. Cet article dit:

> Il y aura une commission qui sera désignée sous le nom du "Bureau des Commissaires des Chemins de fer du Canada", composée de trois membres nommés par le Gouverneur en conseil.

Je suppose que l'honorable député sait que ce nombre a été depuis augmenté.

> Cette commission sera une cour de record et aura un sceau officiel.

La loi pourvoit ensuite à la constitution de la commission; elle dit qu'il y aura un secrétaire, qui aura certains devoirs à remplir; elle décrit la procédure à suivre pour en appeler des décisions de la Commission, qui ont la même force qu'une loi, et diverses autres questions dont la mention prendrait trop de temps. Supposons que nous décrétions que cette compagnie ne pourra faire l'émission d'actions qu'elle désire avant d'en avoir obtenu l'autorisation de la cour suprême, est-ce que mon honorable ami prétendrait que le parlement du Canada n'a pas le droit d'adopter une loi de ce genre, ou que si nous l'adoptions la cour suprême n'aurait pas l'autorité voulue pour l'appliquer? Il pourrait tout aussi bien prétendre cela que prétendre que la Commission des Chemins de fer n'aurait pas le droit d'exercer le pouvoir que le Parlement lui donne. Je ne crois pas qu'il soit besoin d'en dire plus long pour démontrer que les objections techniques de mon honorable ami ne sont pas bien fondées. Quant au mérite de la cause.

M. BOYCE: Avant que l'honorable député passe à un autre sujet, je lui deman-

derai de vouloir bien nous dire s'il prétend que la Commission des Chemins de fer aurait le pouvoir d'appliquer à toutes les compagnies les conditions que l'on veut imposer à cette compagnie en vertu de cette loi ?

M. CARVELL: Non, mais nous voulons lui donner ce pouvoir. L'honorable député oublie que nous sommes le Parlement, et que nous sommes une partie du rouage au moyen duquel sont faites les lois du pays. La seule manière de faire une loi au Canada, est de la faire adopter par la Chambre des Communes et par le Sénat, et ensuite la faire sanctionner par Son Altesse Royale, et nous voulons aujourd'hui, dans l'exercice de nos fonctions et de la juridiction dont nous sommes investis par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, faire une loi qui confèrera à la Commission des Chemins de fer certains pouvoirs qu'elle ne possède pas encore.

M. BOYCE: Au moyen de cet amendement?

M. CARVELL: Je vais donner un exemple à mon honorable ami. Il y a quelques années, c'était en 1906 ou 1907, nous avons passé une loi plaçant les compagnies de télégraphe sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. LEMIEUX: Et les câbles?

M. CARVELL: Oui, et les câbles. Or, si le parlement a le pouvoir de passer une loi de ce genre, il a aussi le pouvoir de dire dans quelles conditions cette émission aura lieu. Le parlement pourrait, s'il le voulait, décréter que l'émission ne pourra avoir lieu avant que la signature de John Jones ait été obtenue, ou bien une décision de la cour suprême, et il a le même droit de dire que la Commission des chemins de fer sera juge en la matière, et accordera un certificat, ainsi que le propose l'honorable député d'York-sud. Je ne crois pas que l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) trouvera ces explications suffisantes.

Comme je le disais, examinons la question à son mérite. Lorsque ce bill a été discuté devant le comité de toute la Chambre, je me suis opposé aussi vigoureusement que je l'ai pu à son adoption; parce qu'il accorde à la compagnie le droit de vendre ses actions, ainsi qu'elle en a l'intention, au prix qu'elle voudra, et d'utiliser l'argent non seulement pour l'extension de son service et pour le bien de la corporation et de ses entreprises, mais aussi, si elle le veut, pour acheter des actions dans toute autre compagnie, s'en servir aussi pour se fusionner avec une autre compagnie ou pour acheter des chemins de fer ou toute autre chose. Je me suis opposé à ce qu'on lui accordât ces pouvoirs et je m'y oppose encore ce soir. Je suis porté à croire que l'amendement proposé par l'honorable député d'York-sud remédiera dans une large mesure au défaut que je vois dans cette disposition du bill. L'article 2 du bill, ainsi qu'il a été modifié, dit que la compagnie pourra "temporairement" employer comme elle l'entendra, pour ainsi dire, tout l'argent qui lui restera. L'amendement proposé par mon ami d'York-sud mettrait une restriction, parce qu'il dit qu'avant que l'émission puisse être faite, il faut que la compagnie démontre à la Commission des chemins de fer qu'elle a réellement besoin de l'argent, qu'elle indique les fins pour lesquelles elle le requiert et comment elle se propose de l'employer; et la commission doit donner un certificat à cet effet.

Naturellement, la commission, après avoir pris les moyens nécessaires pour se renseigner, n'accorderait le certificat que dans des conditions qui assureraient l'utilisation de l'argent dans les entreprises de la compagnie, et de cette façon on obviera à la difficulté que je vois dans l'article 2 du bill. Pour cette raison seule, s'il n'y en avait pas d'autres, j'appuierais l'amendement.

L'honorable député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) a bien voulu donner au comité certains renseignements sur la façon dont cet argent sera employé, mais l'insuffisance de ces renseignements est une des plus fortes raisons qui motivent l'amendement qui est proposé. Il a dit que la compagnie dépenserait $500,000 en installations terminales à Fort-William, $750,000 pour un steamer sur les Grands lacs, $250,000 pour ces installations à Toronto, et que plus tard elle désirait construire un grand steamer qui coûterait $750,000. Il n'a pas dit où naviguerait ce steamer. En outre de cela, il devait y avoir un steamer sur la route de Québec à Saguenay, $500,000. Cela fait en tout $2,850,000, guère plus que la moitié des actions que la compagnie demande la permission d'émettre, et en faisant le compte de toutes les améliorations que la compagnie a en vue, d'après l'honorable député, et il nous a dit bien clairement que cela prendrait quelques années avant qu'elles soient entreprises, on n'arrive encore qu'à la moitié de l'émission de capital proposée. Mais l'honorable député a laissé le comité dans une ignorance complète au sujet de l'emploi que la compagnie ferait du reste des émissions. Il s'ensuit donc que le Parlement doit imposer certaines restrictions à l'emploi de cet argent.

M. LANCASTER: Le meilleur moyen ne sera-t-il pas alors de renvoyer le bill au comité spécial, qui est le tribunal propre?

M. CARVELL: Je n'ai aucune objection, pas la moindre.

M. LANCASTER: Est-ce que cela ne vaudrait pas mieux que cet amendement?

M. CARVELL: Je ne le crois pas. J'approuve toutes les raisons apportées par

l'honorable député d'York-sud ce soir. A mon avis, il a fait une argumentation irréfutable sur la nécessité de l'insertion de cet amendement dans le bill. Ainsi qu'il l'a dit, il ne sert de rien de venir nous dire: Vous n'avez jamais fait cela auparavant, et conséquemment vous ne pouvez pas traiter cette compagnie de cette façon. Il y a un commencement partout. On ne prétend pas s'arrêter à cette compagnie, ni dire qu'elle est pire que les autres; je crois qu'elle vaut mieux que beaucoup d'autres; qu'il y a très peu d'eau dans son capital et qu'elle fait un commerce parfaitement légitime, et nous voulons tous qu'elle continue dans la voie honorable qu'elle a suivie dans le passé. Conséquemment, je crois donc que nous devrions affirmer ce principe dans cette Chambre, sans nous occuper du comité des chemins de fer.

Une VOIX: Ce n'est pas le comité des Chemins de fer, mais le comité des bills privés.

M. CARVELL: Peu importe le comité devant lequel on renvoie le bill. Le mal est que les décisions des comités ne sont pas rapportées. Je veux que le principe soit affirmé dans cette Chambre, et que les députés se prononcent. Je veux voir quels sont ceux qui vont prendre la part du peuple, et ceux qui vont prendre la part des corporations.

DISCUSSION DU BILL DE PROTECTION DES DOUANES ET DES PECHERIES.

L'heure pour les bills privés étant expirée, la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 35), déposé par l'hon. M. Hazen, ministre de la Marine et des Pêcheries, à l'effet de modifier la loi pour la protection des douanes et des pêcheries.

M. SINCLAIR: La question que nous discutons cet après-midi est d'une si grande importance pour les pêcheurs des Provinces maritimes que nous ne pouvons faire mieux que d'y consacrer une partie de notre temps. Lorsque l'honorable député de Digby (M. Jameson) siégeait à la gauche, il avait habitude de dire que ce mode de pêche était simplement un engin électoral, et il lui est difficile aujourd'hui de se faire à son nouvel état et de s'empêcher de répéter ses vieux discours d'élection dans le débat actuel. Le 6 février 1911, il y a environ deux ans, la Chambre discutait cette question, et je citerai certains extraits du débat qui a eu lieu. L'honorable député de Digby disait:

> Je ne trouve pas d'expressions plus fortes que celles dont s'est servi l'honorable député d'Halifax (M. Crosby) pour inviter le Gouvernement à prendre des mesures pour interdire les opérations de ces bateaux dans les eaux canadiennes et empêcher le débarquement dans les ports canadiens du poisson pris par ces moyens.

La Chambre remarquera que mon honorable ami parlait non seulement d'empêcher la pêche à la traille, mais encore d'empêcher de débarquer le poisson pris par les chalutiers en dehors des eaux canadiennes. Il continue:

> Il est possible que certaines entreprises, ici ou là, aient à en souffrir, mais je crois qu'à tout prendre, la fin justifierait les moyens; que nos pêcheries en seraient protégées et que les pêcheurs, dont le sort mérite d'être pris en considération, en retireraient de grands avantages. Je demande encore une fois au ministre et à la Chambre de protéger nos pêcheries de l'Atlantique en prohibant le débarquement du poisson pris par les chalutiers, dans les ports canadiens, et de défendre la pêche à la traille dans les eaux territoriales.

A l'époque où l'honorable député prononçait ce discours, l'ancien Gouvernement avait déjà prohibé la pêche à la traille par les chalutiers à vapeur dans la limite des trois milles, mais l'honorable député proposait aussi de prohiber le déchargement du poisson pris par les chalutiers à vapeur en dehors de la limite de trois milles. Mon honorable ami, le député junior d'Halifax, à cette époque, M. Crosby, fit un long discours dans lequel il s'efforça d'exposer la politique des conservateurs à cette époque sur cette importante question. Entr'autre chose, M. Crosby disait:

> Si le Gouvernement réussissait à combler les vœux des députés de Guysborough (M. Sinclair) et d'Antigonish (M. Chisholm) en rendant un décret portant interdiction de la pêche au moyen de chalutiers à vapeur dans la limite des 3 milles, il ne réussirait certes pas à rallier les suffrages des populations de pêcheurs que je représente, en établissant ces restrictions. Il ne répondrait pas plus aux vœux de pêcheurs de Guysborough, d'Antigonish ou de tout autre comté des Provinces maritimes. Quand nos honorables collègues prennent la parole et cherchent ainsi à déguiser leur attitude, ils ne doivent pas oublier que les pêcheurs des Provinces maritimes s'y entendent quelque peu en matière de pêche, s'ils sont peu au courant des affaires parlementaires, et quand viendra l'heure de se prononcer sur l'attitude prise par ces messieurs à cet égard, ils exprimeront carrément leur avis.

Plus loin, il disait:

> Je le mets au défi ce soir de contredire cette affirmation et je défie l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) de nier qu'il n'y a pas un pêcheur dans les Provinces maritimes qui soit en faveur de cette pêche. Ils sont tous unanimes, pas un pêcheur ne les approuve et je défie l'un ou l'autre de ces députés de dire que je me trompe sur ce point.

Il parlait des règlements en vigueur à cette date-là. Puis il continuait:

> Cela étant ainsi, n'était-ce pas au Gouvernement, dans l'intérêt des pêcheurs, d'interdire tout chalut à vapeur dans les Provinces maritimes? N'était-ce pas au Gouvernement de ne point adopter pareil décret, de ne pas permettre de pêcher au delà de la limite de 3 mil-

les et d'empêcher absolument cette pêche au Canada? Si le Gouvernement avait agi ainsi, n'aurait-il pas sauvé les pêcheurs des Provinces maritimes?

C'était aller un peu loin, mais c'était le genre de loi que l'on nous proposait lorsque nous siégions à la droite. Si nous devons en juger par les discours prononcés par ces honorables députés sur cette question importante de la pêche à la traille par des bateaux à vapeur lorsqu'ils étaient dans l'opposition, on voit qu'ils voulaient deux choses. Ils demandaient que l'on empêchât de débarquer dans les ports canadiens le poisson pris par les trailles à vapeur en dehors de la limite des trois milles. Je suppose que nous avons le pouvoir de faire cela.

M. JAMESON: Quel est l'avis de mon honorable ami à ce sujet?

M. SINCLAIR: Je discute la politique que voulaient faire adopter mon honorable ami de Digby et son collègue d'Halifax, lorsqu'ils siégeaient sur les banquettes de la gauche.

M. JAMESON: Mais qu'en pensez-vous vous-même?

M. SINCLAIR: La première chose qu'ils disaient c'est qu'il fallait empêcher le débarquement du poisson. La deuxième, c'est qu'il fallait empêcher la pêche à la traille par les bateaux canadiens. Je suppose que nous avons le pouvoir de faire une loi défendant à tout bateau enregistré au Canada de faire n'importe quelle sorte de pêche. Je suppose aussi que nous avons le droit d'empêcher par la loi des douanes le débarquement de tout poisson pris par des trailles à vapeur. J'étais curieux de savoir si mon honorable ami de Digby, maintenant que son parti est au pouvoir, lui qui a de l'influence auprès du Gouvernement actuel et est président d'un comité très important qui s'occupe de cette question, a toujours les mêmes opinions qu'il avait lorsqu'il était dans l'opposition. Je puis dire à mon honorable ami qu'à cette époque je ne partageais pas ses vues. J'étais d'avis qu'il y aurait plus d'avantage à faire une convention avec les Etats-Unis, la France et l'Angleterre pour prohiber la pêche à la traille sur les bancs et dans le golfe du Saint-Laurent aux endroits où le poisson fraie. Voilà quelle était mon opinion à cette époque, et j'aiderais de tout cœur le Gouvernement dans toute démarche pratique et possible ayant cet objet en vue. Mais comme mon honorable ami de Digby veut faire de la politique avec cette question, j'ai cru qu'il était de mon devoir de montrer quelles étaient ses vues lorsqu'il était dans l'opposition.

Je désire faire remarquer à la Chambre que le parti conservateur dans la province de la Nouvelle-Ecosse a fait de la pêche à la traille une des questions importantes soumises au verdict des électeurs de cette province. Dans le comté d'Antigonish on l'a discutée dans toutes les assemblées politiques, de même que dans le comté de Guysborough. La convention provincale conservatrice qui a eu lieu à Truro en 1909 a jugé que la question était suffisamment importante pour s'en occuper. J'ai devant moi le compte rendu des délibérations de cette convention, tel que publié dans l'organe du parti dans la Nouvelle-Ecosse, le "Herald" d'Halifax. Vous me permettrez, monsieur le président, d'en lire un extrait:

Le parti libéral-conservateur a exposé son programme à la convention tenue le 30 juin à Truro, programme reproduit dans le "Herald" d'Halifax du 1er juillet 1909. La plaie des trailles à vapeur—E. Lavin Girroir, d'Antigonish, a soulevé la question de la protection des pêcheurs contre la plaie des trailles à vapeur. Il a dit que la protection de la pêche dans la limite des trois milles était défectueuse, car le poisson, dans la plupart des cas, fraie en dehors de la limite des trois milles. Le gouvernement fédéral prétend qu'il n'a aucune autorité au de-là de cette limite. Le Gouvernement pourrait au moins faire une loi concernant les pêcheurs à la traille canadienne.

J'appellerai l'attention de mon honorable ami le ministre sur cette déclaration.

M. HAZEN: J'écoute mon honorable ami très attentivement.

M. SINCLAIR (Lisant):

En permettant la pêche à la traille à vapeur, le Gouvernement commet une injustice à l'égard des pêcheurs à la traille ordinaire, qu'il n'a aucune autorité au de là de cette limite que possèdent des chalutiers à vapeur, et le pauvre pêcheur devrait être protégé plus effectivement.

Clarence Jameson, M.P., de Digby, a prononcé un éloquent discours dans lequel il a discuté le sujet à fond. D'autres orateurs ont aussi discuté la question, et à la suite des discours la convention a adopté unanimement la résolution suivante:

Voici la résolution:

Nous sympathisons profondément avec nos pêcheurs, pour qui l'emploi des chalutiers à vapeur est une menace à nos pêches côtières. Le gouvernement fédéral a négligé d'agir à cet égard, et nous blâmons l'administration locale de n'avoir pas suffisamment insisté pour la protection de nos pêcheurs, et de n'avoir pas fait connaître à qui de droit la nécessité d'une convention internationale, et autres mesures propres à donner une solution à cette difficulté.

Comme vous le voyez, monsieur le président, il est dit ici que le gouvernement fédéral est coupable de négligence. Or, ce reproche ne me paraît pas fondé.

M. JAMESON: Il n'a pas pris des mesures efficaces.

M. SINCLAIR: Il est dit ici qu'il n'a rien fait. Si le "Herald" d'Halifax donne

de la chose un compte rendu inexact, je veux bien que l'on me reprenne. Il n'est pas d'usage qu'un grand parti fasse de pareilles déclarations avant de s'assurer qu'elles sont fondées. Or, je le répète, le gouvernement fédéral avait pris les mesures qu'on lui reproche de n'avoir pas prises. Cette convention a eu lieu le 30 juin 1909. Environ un an avant cette date, l'ancienne administration avait rendu un décret défendant la pêche par ce moyen dans les eaux canadiennes.

M. JAMESON: Quelle est la date de ce décret?

M. SINCLAIR: Il est du 9 septembre 1908, et voici ce qu'il dit:

Il a plu à son Excellence le gouverneur-général en conseil d'établir en vertu des dispositions de l'article 124 de la loi des Pêcheries (chap. 45. des statuts revisés du Canada de 1906), et il établit par les présentes le règlement qui suit touchant les pêcheries:

Il est défendu d'employer des vaisseaux appelés dragueurs à vapeur munis de filets traînants à "barrot", à "coutre" ou autres appareils pour prendre du poisson, dans la limite des trois milles et dans les baies et ports du Canada.

RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

C'est là une copie du décret rendu près d'un an avant cette convention de conservateurs à Truro, au cours de laquelle il a été dit, que le gouvernement fédéral avait négligé d'agir. On prit aussi occasion de cette réunion pour blâmer le gouvernement local de ce qu'il n'avait pas forcé le gouvernement fédéral à intervenir. Les rênes de l'administration locale étant dans les mains du même parti qui tenait le pouvoir à Ottawa, on crut devoir blâmer en même temps le gouvernement local de n'avoir rien fait relativement à une affaire qui n'est pas de son ressort.

Je vous signale ces choses afin de vous faire voir les misères que nous faisaient ces messieurs au temps où ils étaient en opposition au Gouvernement du jour à Ottawa. Je crois qu'ils auront du mal à s'assurer les bonnes grâces des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse s'ils ne font pas ce qu'ils ont dit que nous aurions dû faire à cette époque.

J'ai dans mon pupitre de nombreux renseignements sur cette importante question. Ce n'est pas la première fois que j'appelle l'attention de la Chambre sur un mode de pêche que l'on devrait interdire, s'il est possible, à cause de ses funestes conséquences. Il fait tort aux pêcheurs, et si nous le laissons se continuer, il épuisera les pêches et en chassera les pêcheurs. J'ai trouvé par hasard à la bibliothèque un travail sur les "pêches maritimes" par Marcel Hérubel, une autorité française. Voici ce qu'il dit à la page 108:

Un chalutier à vapeur, muni d'un harpon traînant aura labouré le sol sous-marin sur une étendue d'environ 83,000 acres, près de 130 milles carrés, après un travail de vingt heures par jour pendant trois cents jours, à la vitesse moyenne de deux nœuds et demi à l'heure. De ce train-là, les 213 chalutiers à vapeur dont les propriétaires sont en France exploiteraient chaque année quelque 1,780,000 acres, ou 2,780 milles carrés, en ne repassant pas deux fois au même endroit. Devant ces calculs, basés sur les chiffres fournis par M. Roche, nous n'avons pas à nous étonner si les inspecteurs anglais des pêcheries font la déclaration qui suit: Il y avait l'année dernière (1902) près de 1,200 chalutiers dans la mer du Nord. Supposé que chaque vaisseau ait pêché treize heures par jour, pendant 280 jours, sur une largeur de 275 pieds et qu'il ait fait 17 milles carrés par mois—données absolument normales—ces 1,200 chalutiers suffiraient pour couvrir deux fois dans une année la totalité des 100,000 milles carrés de fond praticable de la mer du Nord.

Le gouvernement anglais a récemment ouvert une enquête sur la mise à vide de la mer du Nord, et le Conseil de l'agriculture et des pêches en a publié les résultats. Les voici en substances:—Depuis l'introduction du chalut à bout dehors, le nombre de carrelets pris chaque jour a continuellement décru. De 1903 à 1906, les prises de poisson plat sont tombées de 40 p. 100. En 1903, les chalutiers à vapeur anglais ont mis à terre 190,000 tonnes de poisson, et les chalutiers à voiles, 14,000. En 1906, ces chiffres sont respectivement tombés à 140,000 et à 12,000.

Cet extrait montre combien sérieuse est la question de l'avenir des pêches de notre littoral, et, pour la résoudre, il ne faudrait pas attendre que ce mode de pêche devienne trop bien établi. Pour l'heure, les propriétaires des vaisseaux de ce genre ne sont pas en bien grand nombre au Canada. Je ne sais au juste combien il y en a, mais j'ai entendu dire qu'il s'en trouve quelques-uns sur le littoral du Pacifique. Dans un extrait de journal que j'ai ici, on mentionne que le premier chalutier à vapeur a fait son apparition sur ce littoral.

M. HAZEN: Sur la côte de l'Atlantique, il n'y en a pas à l'heure qu'il est qui appartiennent à des Canadiens.

M. SINCLAIR: Pour ce qui est des côtes du Pacifique, j'ai ici un article de la "Fishing Gazette" qui dit:

New-York, le 19 octobre 1912.

Le chalutier à vapeur "Canada" est attendu à Vancouver cette semaine de Grimsby, Angleterre, après une traversée qui a duré près de cent jours, et dans quelques jours arrivera la Trymple; l'un et l'autre devant faire la pêche pour la British Columbia Fisheries Company. Le "G. E. Foster", le premier des trois chalutiers à vapeur construits pour la Atlin Construction Company en vue d'une exploitation des fonds de pêche à partir de Prince-Rupert, a, le 25 septembre, fait de fructueux essais à Grimsby, et il vient de quitter pour Victoria dans sa marche vers le nord.

Les équipages de ces trois vaisseaux ont été choisis parmi les meilleurs pêcheurs de Grims-

by, et ils vont, pour commencer, se livrer à des recherches et partant de Prince-Albert, tout en retirant de leurs courses des avantages commerciaux. De cette façon, ils vont pouvoir dresser des cartes de pêche pour l'avenir. L'établissement à Prince-Rupert de la Atlin Construction Company, est pour la Colombie-Anglaise, le signe d'une dépense de capitaux et d'un développement considérable.

Il est à remarquer que le premier chalutier à vapeur construit pour le Canada porte le nom de l'un des membres du cabinet, et j'y appellerais l'attention de l'honorable député de Digby (M. Jameson). Que l'on veuille bien ne pas penser que je suis opposé le moins du monde à la mesure présente. L'inconvénient que j'y trouve, c'est qu'elle ne remédie pas à la situation dans laquelle se trouvent nos pêcheurs de la côte. Je ne sais jusqu'à quel point les chalutiers français ont pu nuire à ceux des nôtres qui font la pêche sur les grands fonds. Je n'ai aucun renseignement particulier à ce sujet. Mais si les chalutiers de France nuisent aussi à ceux-là, c'est une affaire qui peut avoir pour le Canada son importance. Il ne me paraît guère opportun d'empêcher les navires à voiles de venir acheter des provisions dans nos ports. A mon sens, ce ne serait pas avantageux pour nos pêches. Les navires américains ne font de mal à personne en venant dans un port du Canada acheter de la boitte ou autres objets dont ils peuvent avoir besoin. Ils ne font aucun tort aux pêcheurs. Nous ne pouvons empêcher les vaisseaux des Etats-Unis d'exploiter les grands bancs. Avec les entrepôts frigorifiques qui existent maintenant, il leur est possible, je n'en doute point, d'apporter avec eux toute la boitte dont ils ont besoin; mais, si nous pouvons leur en vendre et avec leur argent faire marcher le commerce des ports du Canada, je ne vois pas pourquoi nous empêcherions les bâtiments à voiles de France, des Etats-Unis ou de tout autre pays de venir dans ces ports acheter de la boitte et des provisions. C'est amener des affaires à nos marchands et ce n'est pas faire tort à nos pêcheurs. C'est donner à nos pêcheurs un débouché pour une sorte de poisson qui n'est vendable nulle part ailleurs. Je n'ai jamais pu comprendre que certains députés aient cru utile au Canada de défendre à ces navires à voiles qui font la pêche d'arrêter à nos ports et d'y faire du commerce.

M. JAMESON: L'honorable député est-il en faveur d'une continuation des permis délivrés à des vaisseaux américains sous le régime du modus vivendi?

M. SINCLAIR: Le modus vivendi fonctionne depuis un grand nombre d'années, et je n'y vois guère d'inconvénient. Je ne vois pas qu'il nous fasse un tort quelconque. Les pêcheurs des Etats-Unis ne font nullement la concurrence aux nôtres. Il y a place pour tous sur les bancs; ils ne détruisent pas les pêches, et ils apportent à nos marchands et à nos propriétaires d'entrepôts frigorifiques une certaine somme de commerce. Prenez la ville de Canso où, pendant les mois d'été, les embarcations de la flotte américaine viennent acheter des provisions, de la glace et de la boitte; ce sont nos meilleurs clients; en les chassant, ils nous manqueraient beaucoup. C'est ce que pensent la plupart de nos gens. J'ai assité à des réunions de pêcheurs; j'ai discuté cette affaire avec eux, et je ne crois pas que, parmi ceux de cette partie de la Nouvelle-Ecosse que je représente, il existe un sentiment hostile aux navires à voiles américains ou français qui s'arrêtent à des ports canadiens pour y trafiquer avec les marchands, acheter d'eux de la glace, du lard et ainsi de suite. Je ne vois pas pourquoi nous irions jusqu'à défendre cela. Si le projet de loi à l'étude n'était dirigé que contre la pêche au chalut, j'y applaudirais des deux mains.

M. JAMESON: Je n'étais pas ici au moment où mon honorable ami (M. Sinclair) a commencé son discours, mais on me dit qu'il me reproche d'avoir fait cet après-midi un discours d'élection. S'il a pris cela dans quoi que ce soit que j'aie dit, je puis lui retourner le compliment et lui dire qu'il a fait ce soir un très vigoureux discours d'élection qui, sans doute, sera plus tard publié par le bureau chargé à Ottawa de répandre au dehors les nouvelles propres à aider le parti, et il circulera parmi les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député a dit que lors d'un débat antérieur sur la question des chalutiers à vapeur, je me suis prononcé en faveur d'une défense aux chalutiers de débarquer du poisson à des ports canadiens. C'est vrai, monsieur l'Orateur, et je ne m'explique pas que mon honorable ami (M. Sinclair) ait pu y trouver à redire, car cette défense, selon moi, favoriserait grandement les pêcheurs à qui l'action de ces chalutiers a fait un si grand tort. Je dois dire, cependant, que mon opinion n'a pas prévalu sur le gouvernement d'alors, qui a pensé avoir suffisamment protégé les pêcheurs en défendant aux chalutiers de se livrer à leurs opérations dans la limite des trois milles. Mais, dans le fait, on sait, par ce qu'en ont dit ceux des collègues de l'honorable député (M. Sinclair) qui, parmi la gauche, représente les Provinces maritimes, que la protection accordée aux pêcheurs par ce décret du conseil se réduit pour ainsi parler à rien du tout, et que, dans le temps même où l'ancien cabinet libéral dirigeait les affaires du pays, les chalutiers à vapeur ont, depuis qu'a été rendu ce décret de 1908, fait la pêche dans la limite des trois milles, et que rien n'a été fait pour les en empêcher.

M. SINCLAIR: Ils n'ont toujours pas fait la pêche sur le littoral de mon comté.

M. JAMESON: L'honorable député doit avoir oublié ce qu'a dit devant la Chambre il y a quelque temps le député d'Inverness (M. Chisholm).

M. SINCLAIR: Je parle pour mon propre comté, où la loi a été assez bien appliquée.

M. JAMESON: Je suis heureux d'apprendre qu'on l'a appliquée quelque part; car il est bien connu qu'elle ne l'a pas été dans d'autres parties de la province. C'est ce que nous disait aujourd'hui même l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm)

M. CHISHOLM (Antigonish): L'été dernier.

M. JAMESON: Le fait est que ce décret était défectueux. L'était-il intentionnellement ou par accident, et l'ancien Gouvernement y a-t-il remédié, c'est ce je ne suis pas prêt à dire. Voici à tout événement ce qui est arrivé de l'application de ce décret dans le cas du "Wren": on a pu procéder contre le capitaine, l'arrêter, lui infliger une amende ou le mettre en prison, mais le chalutier a continué ses opérations sous quelque autre capitaine. La mesure législative que nous étudions dans le moment porte que, dans un cas où la loi a été violée, on ne poursuivra pas le capitaine, mais le bateau sera confisqué. Voilà qui frappe à la racine même du mal, et cependant mon honorable ami (M. Sinclair), qui se proclame si impatient de mettre un terme aux empiétements des chalutiers à vapeur, n'est pas satisfait.

L'honorable député (M. Sinclair) a parlé de la résolution votée en 1909, relativement aux chalutiers à vapeur, à une réunion des conservateurs de la Nouvelle-Ecosse, dans laquelle résolution il est dit que le gouvernement de la province n'avait pas fait son devoir dans cette affaire. L'honorable député a voulu, je présume, faire entendre par ses observations qu'il ne voyait pas pourquoi le gouvernement provincial devait être mêlé là-dedans, mais on me permettra peut-être d'appeler son attention sur une résolution qui a été adoptée l'année dernière à la législature de la Nouvelle-Ecosse, condamnant fortement la pêche au chalut à vapeur et mentionnant qu'elle fait un tort considérable aux pêcheurs. Il y a eu à la législature un débat intéressant sur les chalutiers à vapeur à l'occasion d'une motion qui avait été discutée assez longuement, et l'amendement auquel je fais allusion avait été proposé par M. Tory, à la place d'un autre qu'il avait d'abord lui-même proposé, et il a été unanimement adopté. M. Tory, bien que son nom ne le donne pas à penser, est un partisan du gouvernement libéral de la Nouvelle-Ecosse, et il represente le comté de Guysborough. C'est aux Débats et délibérations de la Chambre d'assemblée de la Nouvelle-Ecosse pour 1912 (page 173) que j'emprunte les lignes dont je vais vous donner lecture:

Le chalut à vergue.

L'honorable M. Murray propose la reprise du débat sur les chaluts à vergue.

M. Margeson se déclare absolument satisfait de la résolution telle qu'elle a été modifiée, l'honorable député de Guysborough (M. Tory), ayant fait disparaître de l'amendement qu'il avait d'abord proposé la partie qui lui paraissait répréhensible. Du consentement de son collègue de Lunenburg (M. Zwicker), il retirera, en faveur de la résolution ainsi modifiée celle qu'il avait lui-même proposée.

M. Tory propose à la place de l'amendement qu'il avait d'abord soumis, la résolution ci-après, appuyée par l'honorable député de Richmond (M. Bissett):

La Chambre décide qu'elle réaffirme la résolution unanimement adoptée le 5 avril 1909, dans les termes qui suivent:

Cette Chambre croit nécessaire de prévenir le gouvernement fédéral, et elle le prévient par les présentes, du danger que fait courir aux pêches de la province l'introduction et l'usage dans les eaux du littoral des engins de pêche appelés chaluts à vergue, mis en œuvre par des vaisseaux à vapeur des Iles-Britanniques et de France, qui, l'été prochain, doivent, dit-on, venir en grand nombre sur les fonds de pêches visés et qu'ils menacent d'épuiser par une méthode qui détruit absolument le poisson et son frai, ainsi que le gouvernement fédéral l'a tacitement reconnu en défendant à ces chalutiers l'approche des eaux du littoral. Il est de plus résolu qu'un mémoire soit adressé au gouvernement fédéral le priant de provoquer, par l'entremise du gouvernement anglais, la conclusion d'un traité entre les pays immédiatement intéressés à la suppression de ce genre de pêche en pleine mer.

Elle décide en outre que, à cause de la très grande importance de cette question pour les pêcheurs de la province, à cause du désir très vif qu'ont ces derniers de voir interdire la pêche chalutière à vapeur, et vu la nécessité d'une coopération la plus entière de la part du gouvernement du Canada dans la circonstance, elle s'élève avec force contre toute idée tendant à mettre en doute les effets dommageables et destructifs de la pêche au chalut à vapeur sur nos pêcheries.

Cette résolution, comme je l'ai dit, a été unanimement adoptée par la législature de la Nouvelle-Ecosse à sa dernière session.

Dans cette résolution, il est fait une mention particulière des chalutiers à vapeur de France, qui, a-t-on dit, faisaient un tort considérable aux fonds de pêche contigus au littoral de la Nouvelle-Ecosse. Mon honorable ami le député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) a démontré aujourd'hui, par la lecture d'une lettre qu'il a reçue du consul français à North-Sydney, que quatorze de ces chalutiers de France ont travaillé en vue de ce port ou tout au moins y ont pris l'année dernière du charbon et certaines autres provisions. La présente loi pourra empêcher ces chalutiers de venir à ce port ou à tout autre port de la Nouvelle-Ecosse; elle répond aux vœux exprimés dans cette résolution unanime-

ment adoptée par la législature de la Nouvelle-Ecosse; elle répond également aux vues de celui qui, dans cette législature, représente le même comté que représente ici mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair). Ces deux messieurs, cependant, ne semblent pas avoir la même opinion sur cette affaire.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami veut-il dire que rette résolution ne demande pas que la question soit résolue non seulement en ce qui concerne la France, mais aussi en ce qui concerne le Canada? Est-ce que, d'après lui, la résolution fait entendre qu'en éloignant de nos côtes les chalutiers de France, la question se trouvera entièrement résolue?

M. JAMESON: Mon honorable ami a parlé trop tôt. S'il avait attendu un instant, j'allais précisément dire que le gouvernement canadien avait, au cours des douze derniers mois, comme l'a dit aujourd'hui le ministre de la Marine et des Pêcheries, soumis aux gouvernements des Etats-Unis et de Terre-Neuve cette question d'interdire la pêche aux chalutiers à vapeur dans les eaux qui baignent le littoral de l'Amérique du Nord, et qu'il avait de même soumis la chose au gouvernement impérial. Si l'on arrive à une convention ou à une base d'entente entre les gouvernements de Terreneuve, du Canada et des Etats-Unis, l'affaire se trouvera réglée en ce qui les concerne. S'ils conviennent de ne plus laisser venir de chalutiers à vapeur dans les eaux septentrionales de l'Atlantique, la Grande-Bretagne sera sans doute d'accord avec eux. Voici une loi dont l'objet est d'écarter de ces eaux les chalutiers à vapeur qui viennent de l'étranger, et mon honorable ami, cependant, semble ne pas être satisfait.

M. McKENZIE: Les mots " chalutiers à vapeur" ne sont pas dans le projet de loi.

M. JAMESON: Mon honorable ami s'est plaint de ce que les chalutiers à vapeur allaient être empêchés de venir à North-Sydney qui est le port auquel il s'intéresse, et c'est là ce qui a donné lieu à tout le débat.

M. McKENZIE: Il n'y a pas un mot dans ce projet de loi au sujet des chalutiers à vapeur. Bien plus, je dirai que le présent projet de loi n'a pas ces chalutiers en vue. Quoi qu'il en soit, tout ce que je pourrais dire ne modifierait en rien la portée ni l'application de la loi.

M. JAMESON: Après ce que vient de dire mon honorable ami, il ne me reste plus rien à dire sur cette affaire. Je m'étais figuré que les propos de l'honorable député devraient nécessairement entraîner la Chambre dans le sens qu'il lui indiquait. L'opinion qu'il a émise avant la suspension m'avait paru être conforme à l'objet de la présente loi d'éloigner de nos eaux les chalutiers à vapeur. Si, maintenant, il dit que ce n'est pas bien et qu'il ne faut pas par cette loi supprimer les chalutiers à vapeur, toute l'affaire est, selon lui, condamnable, et la question est close.

M. CHISHOLM (Antigonish): L'honorable député de Digby (M. Jameson) cherche à faire croire que les membres de la gauche ne sont pas en faveur de cette proposition. Si l'effet en doit être de restreindre tant soit peu les opérations des chaluts à vergue et d'amoindrir le mal dont se plaignent les pêcheurs de la côte, si elle tend à supprimer le préjudice dont ils souffrent depuis l'arrivée sur nos bords du premier chalutier à vapeur, j'y applaudis des deux mains. Pour autant que je puis suivre son raisonnement, mon honorable ami de Digby ne dit pas que cette loi sera de quelque secours pour les pêcheurs en ce qui touche à l'objet de leurs plaintes actuelles. Mais il dit que ce sera un moyen de parvenir à quelque autre chose qui aura cet effet. J'ai lu la loi dans son entier, et je ne vois pas que l'on ait touché à la question de la pêche au chalutier à vapeur; mais, puisque sur ce point nous avons l'assurance de l'honorable député de Digby, assurance que sans doute il nous donne après en avoir causé avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, qui, mieux que nous ne le pouvons en lisant le projet de loi, sait quelle en est la portée, je veux bien quant à moi ne plus m'opposer à son adoption. S'il doit avoir l'effet que l'on dit, je suis sûr que mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) ne s'y opposera pas non plus.

L'honorable député de Digby a dit, avant la suspension, être surpris du peu d'enthousiasme avec lequel les membres de la gauche accueillaient une mesure qui, dans sa pensée, avait du moins le mérite de satisfaire, d'une façon qu'il n'a pas su rendre bien évidente, aux demandes de nos pêcheurs. Sa surprise est toute gratuite, puisque nul des membres de la gauche n'a fait entendre qu'une loi dont l'effet serait d'atténuer le mal que causent les chaluts à vapeur ne serait pas accueillie avec la plus extrême faveur. Quant à moi, je sympathise tellement avec les pêcheurs et je suis tellement prévenu contre cette pêche que j'irais jusqu'à détruire complètement les chalutiers, si nous le pouvions par une loi. Mais pour en venir au point, et c'est là, après tout, ce que prétendent mon honorable ami de Digby et ceux de la droite, la loi qui a été rendue sous l'ancien Gouvernement ou plutôt ce décret de 1908 n'a pas eu son effet.

Il doit sûrement être venu à l'idée de mon honorable ami de Digby, qui brûle d'un si beau zèle pour nos pêcheurs, qu'en faisant diligence auprès du ministre de la

Marine et des Pêcheries, il aurait pu obtenir de lui un décret ayant l'effet désiré. Mais il ne l'a pas fait; son parti est au pouvoir depuis près de deux ans, et nous n'avons pas encore entendu dire qu'il ait été fait un pas en vue d'améliorer les lois existantes ou d'apporter quelque soulagement à nos pêcheurs. Dire que le Gouvernement actuel est en conférence avec les gouvernements de Washington et de Terre-Neuve, tout cela est bien bon; mais nos pêcheurs veulent autre chose. Voter des résolutions, prononcer de beaux discours, cela ne suffit pas à nos pêcheurs; ce sont des actes qu'il leur faudrait. Quelle est la difficulté que présente ce décret du conseil? Est-ce qu'il ne défend pas la pêche au moyen de chaluts à vapeur dans les eaux du Canada? Est-ce que la présente administration peut faire mieux? L'ancien Gouvernement pouvait-il aller plus loin qu'il n'a été? S'il l'a pu, j'aimerais à savoir de mon honorable ami de Digby en quoi.

Il dit que le décret est défectueux. En quoi l'est-il? Il ne peut le dire. Ce décret s'interprète par la loi des Pêcheries telle qu'elle existe. Si seulement elle était mise à effet, il est tout à fait suffisant. Il peut être difficile de l'appliquer, et peut-être ne l'a-t-il pas été comme il aurait dû l'être. Mon honorable ami nous a parlé du "Wren." Je crois qu'en parcourant les débats, il a dû lire le discours prononcé par M. le sénateur Girroir, qui, l'hiver dernier, a discuté cette affaire devant la législature de la province à Halifax. Lui aussi a été de cet avis que, non seulement le décret était inutile, mais que l'on n'avait pas tenté d'en faire l'application. Dans le fait, il est allé jusqu'à insinuer que l'ancien Gouvernement avait bien fait arrêter le capitaine du "Wren", mais qu'il ne lui avait pas fait son procès, ou qu'il ne l'avait pas poursuivi d'une manière effective. Cette assertion n'est pas fondée; elle est en désaccord avec les faits. Je connais les circonstances dans lesquelles M. le capitaine Smith du "Wren" a été poursuivi, puisque j'ai moi-même participé à l'action instituée contre lui. Je sais que l'affaire a été mise devant un magistrat à Malignant-Cove par M. Hoskin. L'agent des pêcheries n'avait pas de preuves suffisantes, et il a fallu renvoyer l'affaire de Malignant-Cove à Antigonish. Il semble que l'affaire ait été ajournée sans désignation de l'heure et du lieu. C'est à Antigonish qu'elle a été reprise. M. Smith a été déclaré coupable, puis il a été arrêté et mis en prison. Une ordonnance d'habeas-corpus ayant été sollicitée, il y fut fait opposition par le motif que l'affaire avait été renvoyée de Malignant-Cove à Antigonish sans désignation préalable d'heure et de lieu. La sentence prononcee contre M. le capitaine Smith fut, pour cette raison, annulée, et il fut mis en liberté. Toutefois, en ce qui concerne l'administration de la justice, en ce qui concerne le Gouvernement lui-même, tout a été fait pour faire condamner cet homme, et il a été envoyé en prison où il est resté jusqu'à ce que certaines procédures l'en ont retiré. Sa libération obtenue par des subtilités n'est pas le fait du Gouvernement non plus que du ministère public ni de quiconque a eu affaire à la poursuite.

Alors qu'ils étaient dans l'opposition, nos amis de la droite reprochaient aux libéraux, aux partisans de l'ancien Gouvernement de ne pas venir au secours des pêcheurs. S'ils en avaient eu le pouvoir, disaient-ils, les pêcheurs depuis longtemps n'auraient plus eu à se plaindre. Voyons donc ce qu'ils ont fait. Quelles mesures le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il prises depuis que son parti tient les rênes de l'administration pour diminuer les maux dont souffrent les pêcheurs? Aucune. C'est peut-être qu'ils n'ont pu rien faire de mieux qu'il n'avait déjà été fait.

Mais pourquoi ne pas agir avec franchise et honnêteté? Pourquoi ne pas dire: quand nous étions dans l'opposition, nous faisions de la politique; nous cherchions à tromper les pêcheurs; nous leur donnions de l'espoir, et, par tous les moyens, nous leur cachions la vérité, afin de nous assurer leurs suffrages. C'est là ce qui est vrai. Mais les pêcheurs ne se laissent pas aussi aisément tromper, ils ne sont pas non plus déraisonnables. Ils souffrent, et, à moins qu'il ne soit fait quelque chose de la manière suggérée au ministre de la Marine et des Pêcheries, c'est-à-dire par une convention avec les gouvernements d'Angleterre, de Terre-Neuve, des Etats-Unis et autres—car je ne vois pas d'autre moyen—nos pêcheurs du littoral devront nécessairement abandonner la partie. Mais pourquoi nos amis de la droite ne reconnaissent-ils point qu'en cherchant à donner de l'espoir aux pêcheurs, quand ils disaient qu'ils allaient mettre fin à ce mode de pêche en défendant la mise à terre dans des ports canadiens du poisson pris par ces chalutiers, ils promettaient une chose qu'ils ne croyaient pas eux-mêmes pouvoir exécuter. L'honorable député de Digby a-t-il réussi à décider le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou le Gouvernement qu'il soutient, à prévenir la descente du poisson pris par des chalutiers? Nulle tentative n'a été faite par le Gouvernement, non plus que par ses agents, de mettre à effet un règlement de cette sorte. A-t-on tenté d'empêcher nos Canadiens de faire la pêche à l'aide de chaluts à vapeur? Non.

M. JAMESON: L'honorable député est-il d'avis que l'on fait bien de laisser les chalutiers à vapeur français venir sur nos côtes?

M. CHISHOLM (Antigonish): L'honorable député ne réussira pas à me détourner de mon sujet. Il ne réussira pas à me faire

perdre de vue que lui et d'autres parmi les siens ont déclaré qu'ils allaient mettre un terme à ce mode de pêche. Ils devaient empêcher les chalutiers canadiens de continuer leurs opérations, puisque, ceux-là du moins, ils pouvaient, disaient-ils, les forcer à se retirer. Nous avions, à ce qu'ils assuraient, le droit de déclarer illégale semblable pêche pratiquée par des Canadiens. Et ils ajoutaient que, si ce n'était pas assez, ils feraient voter une loi interdisant aux chalutiers la mise à terre par tout le Canada du poisson qu'ils auraient pris, et ils devaient par là les chasser de nos côtes. L'ont-ils fait? Non.

L'honorable député de Digby m'a demandé si je trouvais bon que les chalutiers français vinssent sur notre littoral. J'ai déjà dit, je crois, que si je pouvais empêcher Français, Anglais, Américains, Canadiens ou autres de faire la pêche au chalut, je les en empêcherais. Ce qui est arrivé dans la mer du Nord et en Europe est, en effet, sur le point de se produire le long de nos rivages. Nos pêcheries s'épuiseront. J'ai une masse de renseignements qui font voir que, en dépit de tout ce que peuvent dire de l'autre côté de l'océan les personnes intéressées à ce mode de pêche, l'emploi du chalut à vapeur est décidément nuisible. Ceux-là qui, en Angleterre comme aux Etats-Unis, font le plus autorité parmi les commissaires chargés d'élucider cette question, ont dû conclure de leurs recherches que ce mode de pêche a des effets si dommageables que ce n'est plus qu'une question de temps pour que les fonds soient épuisés, et pour que la pêche côtière soit ruinée. J'ai fait observer toutefois que, dans mon comté, nous n'avions pas beaucoup à nous plaindre des chalutiers français. Je ne sache pas qu'il en soit venu l'année dernière sur la côte d'Antigonish, à moins qu'il ne s'en soit trouvé un l'année dernière. Ça été la première fois cet après-midi que j'ai entendu mentionner la chose; mais il peut y avoir eu un chalutier français qui est fait la pêche dans le détroit de Northumberland. Avant l'été dernier, je sais qu'il n'y en a pas eu. Les chalutiers français auxquels on a fait allusion ne travaillent pas dans le détroit de Northumberland. Quand à ce détroit, c'est aux chalutiers canadiens que nous avons affaire. Tous sont des Canadiens qui arborent le pavillon britannique.

J'ai ici de nombreux articles de journaux qui démontrent le danger de ce mode de pêche; mais la chose a été si souvent signalée à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il doit être, j'en suis sûr, suffisamment renseigné à ce sujet, et ce serait une perte de temps que de lire ces articles. Je suis sûr que le ministre est convaincu que l'heure est arrivée d'agir, et plus vite il agira, mieux ce sera pour le pays. C'est aujourd'hui qu'il nous faut prendre des mesures pour empêcher la pêche au chalut. Agir aujourd'hui, c'est tuer la chose en germe. Il m'a fait plaisir d'entendre le ministre de la Marine et des Pêcheries déclarer que, dans le moment, il n'y avait pas de chalutiers sur le littoral de l'Atlantique. Veut-il parler de cet hiver ou veut-il dire qu'ils ont tout à fait abandonner cette industrie.

M. HAZEN: Il n'y a pas eu de chalutiers canadiens qui aient fait la pêche l'année dernière.

M. CHISHOLM: Quels étaient ces chalutiers que l'on a vus dans le détroit de Northumberland?

M. HAZEN: On me dit que c'étaient des chalutiers d'Angleterre.

M. CHISHOLM: Mais faisant la pêche pour des maisons canadiennes.

M. HAZEN: Il n'y a pas eu de chalutiers qui aient fait la pêche en vertu de permis canadiens. Le "Wren", qui est le chalutier canadien dont on a parlé, n'a pas fait la pêche l'année dernière.

M. CHISHOLM: Il importe peu aux pêcheurs de la côte que le chalutier soit canadien ou anglais. Il y avait dans le détroit de Northumberland des chalutiers faisant la pêche en vue de nos côtes, au grand préjudice des pêcheurs canadiens, et c'est le marché canadien qu'ils alimentaient. Or, ces chalutiers, mon honorable ami (M. Hazen) aurait pu prévenir leurs manœuvre en empêchant qu'ils ne missent à terre dans des ports canadiens le poisson qu'ils prenaient. Je ne vais pas jusqu'à dire qu'il serait sage d'exercer des poursuites, bien que ce soit là ce que prêchaient les membres de la droite, l'honorable député de Digby entre autres, du temps qu'ils étaient dans l'opposition. Mon avis est que c'est le moment d'agir avant qu'un plus grand nombre de chalutiers se montrent et prennent pied. Lorsqu'ils seront devenus plus forts et qu'ils auront mieux assuré leur industrie, ils sera en effet plus difficile de les réglementer et de les réprimer. Il existe un mouvement contre eux aux Etats-Unis et à Terre-Neuve, et aussi parmi ceux des nôtres qui s'intéressent le plus à la conservation de nos ressources.

En Angleterre, cette méthode n'est guère en faveur; mais les conditions y sont telles qu'il faut nécessairement un approvisionnement de nourriture à bon marché; puis les chaluts à vapeur y occupent une si large place qu'il est impossible de les soumettre à une réglementation sévère. Donc, si nous tenons à nous protéger contre les conditions qui règnent en Angleterre, il faut prendre une initiative aussi prompte que possible et faire en sorte qu'il

intervienne quelque convention internationale tendant à protéger nos pêcheurs.

M. STEWART (Lunenburg): Cette question est du plus vif intérêt pour moi et j'ai prêté une religieuse attention à la discussion qui s'est déroulée ici cet après-midi, ainsi qu'au débat de l'an dernier. Bien qu'il me répugne de prolonger le débat, je sens qu'à titre de représentant d'un comté si hautement intéressé dans la question, il convient que je dise quelques mots. Il y a un an, je m'en souviens parfaitement, une agitation surgit au sein des états de la Nouvelle-Angleterre ainsi que le long du littoral de la Nouvelle-Ecosse, dans le but de convaincre le gouvernement fédéral et celui des Etats-Unis de l'importance de restreindre ce mode de pêche à la mécanique. Une assemblée générale des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse eut lieu à Lunenburg. On invita d'une façon générale la population des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse.

On nomma une délégation avec mission de venir à Ottawa et de se rendre auprès du gouvernement afin de conférer avec lui sur la situation. J'eus l'honneur de présenter cette délégation au premier ministre et au ministre de la Marine et des Pêcheries, et j'eus le plaisir de prêter l'oreille aux représentations formulées par cette délégation, ainsi qu'aux assurances données par les deux ministres. Je remarquai l'accueil favorable dont ces assurances furent l'objet de la part des délégués. On a dit, et je sais de source certaine que le Gouvernement, surtout le ministre de la Marine et son personnel, sont loin d'être demeurés inactifs à cet égard. On a fait allusion aux représentations faites au gouvernement de Washington ainsi qu'aux conférences intervenues avec le gouvernement impérial et celui de Terre-Neuve. Le projet qui est offert ici, ce soir, est un pas fait vers l'accomplissement des promesses faites par le Gouvernement, à la dernière session du Parlement. La délégation qui vint à Ottawa présenta un mémoire au Gouvernement et ce document exprime avec tant de concision les vues des délégués que, si on me le permet, je désirerais en citer un extrait. Voici ce texte:

La pétition des soussignées, pêcheurs et habitants de la province de la Nouvelle-Ecosse, soumet respectivement:

Attendu que la pêche en pleine mer constitue l'une des principales industries de la province de la Nouvelle-Ecosse, est la source directe de la subsistance d'un groupe important de population des comtés de Guysborough, Halifax, Lunenburg, Queen, Shelburne, Yarmouth et Digby, ainsi que le fondement d'un esprit commercial fort repandu et croissant rapidement dans ces comtés;

Considérant que la protection de ces pêcheries et l'encouragement de cette industrie sont de vitale importance pour tous ceux qui sont intéressés aux pêcheries de la Nouvelle-Ecosse;

Considérant qu'un capital de près de $12,000,000 est actuellement engagé dans les bateaux pêcheurs, le matériel et les accessoires en Nouvelle-Ecosse, pour l'exercice de la pêche en haute-mer et sur le littoral de la dite province au moyen de pêche à la cuiller et de la traille, et qu'au moins, 70,000 hommes se livrent ainsi en ce moment à l'occupation de la pêche;

Considérant qu'à une assemblée publique fort nombreuse, tenue au palais de justice, dans la ville et le comté de Lunenburg, le 9 février 1912, il a été arrêté d'une seule voix de formuler des projets pour la protection de cette industrie ainsi que dans le but de conserver aux habitants des dits comtés, un de leurs principaux moyens de subsistance, et dans ce but qu'il soit tenté des efforts et créé une organisation en vue d'empêcher la destruction dont sont menacées ces pêcheries et la disparition de ce moyen d'existence menacé par l'introduction et l'usage continuel des auto-chaluts;

Et considérant que vos pétitionnaires sont convaincus que le seul véritable moyen de conserver cette industrie et de protéger ces pêcheurs est la présentation et l'adoption d'une mesure législative tendant à interdire les opération de ces auto-chaluts dans ces parties de l'océan Atlantique et ses baies ou bras renfermant les pêcheries fréquentées par les pêcheurs de cette province;

Vos pétionnaires demandent donc respectueusement que le fond de cette pétition soit mis à l'étude et que le parlement soit saisi d'un projet de loi et qu'on fasse aux autorités des pays qui peuvent être intéressés à la protection de ces pêcheries, des propositions tendant à stimuler cette industrie, à sauvegarder l'occupation et le gagne-pain de ceux qui se livrent à cette industrie, leur moyen d'existence. Dans ce but, nos pétitionnaires suggèrent humblement que les restrictions suivantes apportées à ce mode de pêche aideraient sensiblement à la réalisation de l'objet de cette demande, à savoir:

(a) Interdiction du débarquement du poisson au Canada, quand il est capturé au moyen de chaluts à vapeur.

(b) Interdiction aux citoyens du Canada de fournir du charbon à ces chaluts à vapeur et interdire à ces chaluts le droit d'acheter du charbon au Canada.

Raisons:

Voici quelques-unes des raisons que vos pétitionnaires soumettent à l'appui de cette pétition:

1. De l'avis des pêcheurs d'expérience, partout où le chalut à vapeur a travaillé, il en est résulté une forte dépopulation de poisson.

2. Les chaluts détruisent les lieux de frai des poissons de haute-mer et les jeunes poissons demeurant près du fond, jusqu'à ce qu'ils atteignent les dimensions voulues par le marché. Le frai tombe au fond et ne flotte pas à la surface, comme le prétendent quelques experts.

3. Le chalut dans sa course enlève et détruit les lignes, les trailles et les engins de pêche des pêcheurs ordinaires; ils viennent souvent en contact avec les bateaux de pêche ordinaires et leurs chaloupes, quand celles-ci sont en train de prendre de grandes quantités de pois-

son; le chalut passe autour du bateau de pêche, et enlève les trailles et le poisson.

4. Le chalut détruit au fond de la mer la végétation qui sert, dans une large mesure, à l'alimentation du jeune poisson.

5. Le chalut est un monopoleur, que seules peuvent employer les riches sociétés, qui privent ainsi les pauvres pêcheurs de leur gagne-pain.

6. Le chalut drague le fond et ramasse toute espèce de poissons, d'où il résulte que le petit poisson est rejeté et détruit.

7. Le chalut détruit de grandes quantités de mollusques précieux.

Et vos pétitionnaires, comme de droit, ne cesseront de prier.

Si je ne me trompe, le ministre de la Marine a apporté à un article du bill une modification tendant à restreindre son application aux bateaux pêcheurs. La seule objection formulée à l'encontre est venue du député du Cap-Breton-nord qui est intéressé dans les mines de charbon de ce district et qui craint que cela ne nuise à la vente de sa houille aux chaluts à vapeur qui visitent ce port. Le deputé du Cap-Breton-nord est un de mes amis et je compte nombre d'amis parmi les populations de ce comté; mais mon amitié pour mon collègue ou pour ces populations ne saurait m'empêcher de demander de ne pas sacrifier aux intérêts d'un port quelconque ceux de cette importante population de pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse et des Provinces maritimes.

M. McKENZIE: J'ai écouté avec un vif intérêt les observations du député de Lunenburg. Je suis bien aise qu'il ait fait son discours de début; je le félicite sur le fond et la forme de son discours. Je suis heureux qu'il ait exprimé de l'amitié à mon endroit et envers la population que je représente. C'est à bon droit qu'il prétend que cette amitié ne doit pas l'empêcher de rendre justice aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. Je me hâte de lui déclarer qu'en ce qui concerne la protection des pêcheurs de cette province, j'abonde absolument dans son sens. Mon collègue semble croire qu'il ne s'exploite qu'un genre d'affaires au Cap-Breton et que tout se résume à la vente du charbon. Je ne sache point que son idée de la situation s'applique à une partie quelconque de cette grande province de la Nouvelle-Ecosse. Dans cette province, nous signalons avec un sentiment de légitime orgueil nos ressources presque sans limites, une grande variété d'intérêts et il est impossible d'empêcher qui que ce soit d'y gagner sa vie de façon ou d'autre. Quand le charbon laisse à désirer, la pêche est bonne; si l'exploitation de la houille et de la pêche n'est pas lucrative, les forges vont bien. Si l'exploitation du fer ne réussit pas, l'industrie forestière prospère; bref si quelque industrie périclite, l'agriculture donne d'excellents rendements. Si tout cela manque, il nous reste d'excellents charpentiers et constructeurs de navires, et nous pouvons construire une marine militaire.

Le député de Lunenburg aurait tort de croire que les quelques observations que je viens présenter me sont inspirées par le désir que j'ai de protéger l'industrie de la houille. Un député doit s'occuper des affaires de haute importance comme de celles de moindre importance. Je suis ici le seul interprète des besoins du comté de Cap-Breton-nord-et-Victoria, et le devoir m'incombe de protéger non seulement l'industrie de la houille, mais encore celle des pêcheries. Que mon honorable collègue veuille donc bien me dire en quoi les intérêts des pêcheurs de Lunenburg peuvent être lésés, quand un Français, un Norvégien ou un Scandinave qui, par hasard, exploite un chalut sur les grands bancs de Terre-Neuve, achète quelques tonnes de charbon à Sydney puis retourne immédiatement aux bancs. S'il peut me prouver que cette transaction commerciale puisse porter préjudice aux intérêts de ses bons amis de Lunenburg, alors je m'avouerai vaincu. A mon avis, l'achat de quelques tonnes de houille à Sydney-nord par un chalutier français qui se rend aux bancs de Terre-Neuve ou aux pêcheries autour de Saint-Pierre ne saurait causer le moindre détriment aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse.

Quand j'aurai appris à mon honorable collègue que nous vendons 7 à 8,000,000 de tonnes de charbon en Nouvelle-Ecosse, et que les grandes compagnies houillères dont je suis le représentant ont un vaste marché à alimenter, il le comprendra, les quelques tonnes de houille vendues à ces pêcheurs sont quantité négligeable.

Au surplus, c'est un commerce légitime, un bon commerce au comptant, et comme il ne porte nullement préjudice aux droits de qui que ce soit, il convient que nous cherchions à conserver le commerce que nous faisons aujourd'hui. Voilà nombre d'années que ce commerce est établi et personne encore n'y a trouvé à redire. Ce qu'il y a de regrettable, c'est que ce projet vienne déranger une situation des plus satisfaisantes, et que cette perturbation dont personne autre ne bénéficiera créera une foule d'ennuis à ceux qui exercent ce commerce de vieille date.

Je protège non seulement l'industrie des charbonnages, mais encore les pêcheurs. Je ne saurais dire si le petit hareng qui fréquente par immenses bancs les bords du Cap-Breton et de la Nouvelle-Ecosse orientale visite aussi cette partie du littoral que représente mon honorable collègue. Je ne sache pas qu'il le fasse; mais advenant que ce hareng fréquenterait ces parages et que les pêcheurs le prissent par baril et qu'il n'y eût qu'un seul moyen de convertir leur pêche en numéraire, c'est-à-dire en vendant ce poisson aux bateaux de pêche français pour boitte, que dirait mon collègue, si le

Parlement était saisi d'un projet enlevant aux pêcheurs de son comté ce moyen d'existence? Des centaines de pêcheurs le long du littoral, de Gabarouse à Louisbourg, et de Sydney-nord à Sainte-Anne capturent ce petit poisson et le vendent comme boitte aux pêcheurs en question. Ils ne portent préjudice à aucun intérêt et réalisent certains bénéfices de ce commerce.

A en juger par la réponse que j'ai reçue de l'autre côté de la Chambre, il semblerait qu'on veut enlever ce droit aux pauvres pêcheurs du Cap-Breton qui font ainsi de l'argent depuis trente-cinq ou quarante ans. Apparemment mon honorable collègue n'est l'ami du pêcheur que lorsqu'il est habitant de Lunenburg. Il gagnera peut-être assez d'adhésions parmi les ministériels pour m'infliger une défaite sur cette question. Mais c'est sur le ministre de la Marine et des Pêcheries que je fais peser toute la réponsabilité. C'est lui, le grand coupable ici; il n'a présenté son projet de loi que pour enlever ce moyen d'existence aux pêcheurs de mon comté qui, depuis nombre d'années bénéficient de ce commerce, sans causer de préjudice à qui que ce soit. Le député de Lunenburg affirme que c'est un pas dans la bonne voie, parce qu'il tend à mettre fin au chalutage. C'est le seul argument qui semble militer en faveur du projet. Mais comment mettra-t-il fin au chalutage? Il empêchera les chalutiers français d'obtenir leur houille au quai même, à Sydney-nord, où ils devraient le prendre. Rien ne les empêche de mettre leur charbon à bord des barges, de le rendre jusqu'à la limite de trois milles et de le charger à bord de leurs bateaux de pêche. Sinon, ils prendront leur charbon à Saint-Pierre ou à Port-aux-Basques (Terre-Neuve) et leur commerce marchera comme par le passé. Ils ne seront pas forcés de renoncer à cette industrie, parce qu'on empêchera leurs bateaux d'amarrer au quai de Sydney-nord et de prendre leur charbon de la façon accoutumée. Mon honorable collègue réussit à faire perdre aux marchands de Sydney-nord un commerce de $100,000, mais c'est là son seul succès. Je proteste contre cette loi, parce qu'elle n'est nullement nécessaire. La loi en vigueur depuis vingt ou trente ans suffit amplement. Je le demande à mon honorable collègue, a-t-il surgi quelque affaire judiciaire qui ait rendu cet amendement nécessaire? Avant la suspension de la séance, j'ai cité l'affaire Gearing, dont s'occupèrent les tribunaux du pays. Le volume contenant le compte rendu de cette affaire qui fut jugée en cour suprême révèle une grande érudition sur cette matière. Cette affaire a un air de parenté avec celle qui fait l'objet du débat ici, ce soir même; mais personne ne prétendit alors qu'il fût nécessaire de modifier la loi.

La teneur de la loi à cette époque était identique au texte actuel, et ni le ministre ni personne autre que je sache n'a prétendu que, depuis la décision rendue en cette affaire, il y a quinze ans, il ait surgi quelque situation qui nécessite les modifications draconiennes, qu'on propose aujourd'hui. Toutes les lois rendues sur cette question se conformaient au traité de 1818. Les lois édictées en Grande-Bretagne et au Canada respectaient les stipulations de ce traité. Voilà qu'aujourd'hui nous nous écartons des dispositions de ce traité, et en adoptant une loi pour les Français, les Scandinaves et les Norvégiens, sans aucun traité. Ils ignorent où ils en sont à l'égard du Canada. L'Américain sait parfaitement à quoi s'en tenir, parce qu'il a le traité de 1818, et il sait aussi que nous ne saurions législativement le priver des droits que lui assure ce traité. Le Norvégien, le Français et les autres nations maritimes de l'Europe ne sauraient invoquer pareil traité, et ce projet de loi leur crée une situation inconnue d'eux jusqu'ici. Le ministre ne devrait-il pas bien réfléchir avant de créer à la France, à la Belgique, à l'Italie, à l'Espagne et à toutes les nations maritimes de l'Europe une situation qui les place, à l'égard du peuple canadien, sur un tout autre pied que par le passé? Il y a des vaisseaux norvégiens qui font le transport de la houille au pays. On voit tous les jours ces Norvégiens pêcher, à bord de leurs vaisseaux, dans le port de Sydney, et d'après la teneur de cet amendement, si ces matelots s'avisent de pêcher sur les côtés du navire, leurs engins de pêche et tout ce qu'ils possèdent sont passibles de confiscation. On semble n'avoir ni suffisamment étudié cette mesure législative, avant de la présenter à cette Chambre, ni s'être bien rendu compte des graves conséquences qui en résultent, vu qu'elle modifie les conditions existantes au pays et les relations de toutes les autres nations européennes, sauf la Grande-Bretagne.

Je me suis acquitté de mon devoir à l'égard de cette question. J'ai protesté contre le projet à l'étude au nom de mes concitoyens, et je ferai observer, non seulement au ministre de la Marine et des Pêcheries, mais encore au premier ministre que toutes les lois se rattachant à cette question adoptées jusqu'ici respectaient le traité de 1818 et qu'aujourd'hui nous nous écartons de ce traité. Sauf cette affaire qui s'est déroulée devant les tribunaux, jamais, en Nouvelle-Ecosse nous n'avons eu de démêlés avec les vaisseaux des autres pays. Au début, nous n'avions aucune loi; seulement il existait comme un droit commun qui se transforma en loi.

Aujourd'hui nous aurons, pour ainsi dire, une loi criminelle réglant la question et la situation sera complètement bouleversée. J'ai protesté de toutes mes forces contre cet amendement; mais, je le répète, la droite ministérielle est assez puissante pour

enlever les droits de ceux que je représente ici. Aussi ne puis-je que protester et faire valoir les arguments qui militent contre l'atteinte portée à ces droits.

M. CARROLL: Si cette mesure visait à détruire la pêche chalutière dans les Provinces maritimes, je ne m'y opposerais certainement pas; car, là-bas, nous sommes tous convaincus que la pêche à la traille est fort préjudiciable aux intérêts des pêcheurs. Mais, à mon avis, en défendant législativement aux chalutiers étrangers d'entrer dans le port pour y acheter de la boitte, des provisions, du charbon ou autre chose de ce genre, nous ne réussirons pas à supprimer la pêche à la traille. La plus forte partie de la pêche à la traille qui se fait le long du littoral de la Nouvelle-Ecosse s'exerce à bord des navires britanniques pêchant au nom de syndicats canadiens. Cette loi ne saurait les viser. Ici nous empêchons un vaisseau norvégien d'entrer au port de Louisbourg ou de Sydney pour s'y approvisionner de houille. Cette loi ne portera nullement le coup de grâce à l'industrie de la pêche à la traille; mais elle fera tort à l'industrie des charbonnages en Nouvelle-Ecosse. Si ces chalutiers français ou norvégiens veulent aller s'approvisionner au delà de la limite des trois milles, ils peuvent le faire à Terre-Neuve ou à Saint-Pierre.

Ce projet de loi sera préjudiciable aux pêcheries dans des villes comme Louisbourg, Gabarouse et Sydney; il nuira, dans une certaine mesure, à l'industrie de la houille en Nouvelle-Ecosse, et les pêcheurs n'en bénéficieront pas, parce qu'il ne mettra nullement fin à la pêche à la traille. Voilà pourquoi je proteste contre ce projet.

M. McCURDY: A mon avis, il ne saurait faire doute que les dispositions de ce bill entraveront les opérations de la pêche au chalut le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse, et à en juger d'après les observations formulées par les ministériels, les chalutiers français qui exercent aujourd'hui leur industrie en grand nombre au large de la côte de notre province, en souffriront gravement.

M. LEMIEUX: Les chalutiers français sont-ils là en grand nombre?

M. McCURDY: Le député du Cap-Breton affirme qu'il y en a quatorze, qui utilisent de grandes quantités de charbon, et si on ne leur permet pas de s'approvisionner à ces ports, la région qu'il représente en souffrirait gravement. Comme il s'extrait annuellement 5,000,000 de tonnes des houillères de la région qu'il représente, et qu'à ses yeux toute atteinte portée à ce commerce est fort grave, contraire aux intérêts des pêcheurs à la ligne, les chalutiers français doivent se trouver là en grand nombre.

M. McKENZIE.

Je dois l'avouer, monsieur l'Orateur je suis ravi de la marche des affaires, dans la période de temps relativement courte qui s'est écoulée depuis l'avènement du Gouvernement au pouvoir. La proposition tendant à interdire la pêche au chalutier à vapeur est un problème de haute importance; les affaires importantes marchent lentement; mais au cours de ses quinze ou seize mois de pouvoir, le Gouvernement a marché à pas de géant vers la réalisation des promesses faites par le parti conservateur, dans l'opposition. De concert avec le député de Lunenburg (M. Stewart) et le député de Digby (M. Jameson), j'eus le plaisir d'accompagner une délégation représentant les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse qui se rendit auprès du ministre de la Marine et des Pêcheries à l'égard de cette question, et disons-le en passant, le ministre (M. Hazen) et le premier ministre qui était aussi présent prêtèrent une oreille fort sympathique aux plaintes formulées par les délégués. Nous fîmes observer aux ministres que 70,000 pêcheurs des Provinces maritimes souffraient de cet envahissement de leurs pêcheries par ces chalutiers à vapeur, et ayant à cœur l'intérêt des pêcheurs, nous exhortâmes le Gouvernement à prendre l'initiative voulue pour protéger les intérêts de cette population si laborieuse et si industrieuse. Le député d'Antigonish (M. Chisholm) fit observer que le Gouvernement n'avait pris aucune mesure pour empêcher les progrès de cette industrie de la pêche au chalut à vapeur le long de nos côtes; or, à en juger d'après les observations des députés de la gauche, ce projet de loi rendra fort difficile aux chalutiers français, les plus redoutés par nos pêcheurs, l'exploitation de leur industrie, et ainsi les choses sont en voie de progrès sensible. Disons en passant qu'aujourd'hui il n'y a pas de chalutiers exploités par des Canadiens, et si les députés de la gauche ont suivi attentivement le mouvement des cercles de pêcheurs, ils ne sauraient l'ignorer, sans l'énergique attitude du ministre de la Marine et l'opinion qu'il a exprimé publiquement, l'industrie de la pêche au chalut à vapeur serait aujourd'hui établie au Canada.

M. KYTE: L'objection que je dois formuler, à titre de représentant de l'industrie de la pêche en Nouvelle-Ecosse, contre l'adoption de ce bill, c'est qu'il ne vise pas la pêche au chalut à vapeur dans nos propres eaux, mais bien la pêche au chalut à vapeur par une certaine nationalité dont les opérations n'ont nullement causé de préjudice à nos pêcheurs. Le député de Digby (M. Jameson) et autres ministériels semblent attacher une haute valeur à ce projet de loi, parce que, à leur avis, il tend à affaiblir l'exploitation des chalutiers à vapeur en Nouvelle-Ecosse. Mon interprétation du projet de loi me porte à conclure

qu'il n'influera en rien sur la pêche au chalut à vapeur, telle qu'elle se pratique dans les eaux du littoral de la Nouvelle-Ecosse. Le député du Cap-Breton-nord a fait observer que la seule catégorie de chalutiers à vapeur que ce projet atteindra est celle qui fait son exploitation en dehors des eaux du littoral de la Nouvelle-Ecosse. Les chalutiers français ne viennent pas à moins de 100 mille de nos parages et jamais encore les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse n'ont formulé de plaintes au sujet des opérations de chalutiers sur les grands bancs. Il y a, toutefois, une catégorie de chalutiers qui ont exercé leur industrie au détriment des pêcheurs dans les eaux du littoral de la Nouvelle-Ecosse, et ce sont des chalutiers qui appartiennent à des sociétés de pêcheurs de la province ou qui sont affrétés par eux. Un des aspects sous lesquels se présente ce projet de loi, c'est qu'il constitue encore une autre manifestation du système de monopole dont les ministériels semblent si vivement épris. Si on élimine les opérations des chalutiers français des eaux limitrophes des Provinces maritimes, il reste cette autre catégorie de chalutiers en question ayant l'absolue maîtrise, étant la propriété de certains capitalistes au détriment des pêcheurs du littoral. On le sait, certains intérêts ont déclaré que si on permet à une compagnie d'utiliser le service des chaluts à vapeur, afin de s'approvisionner du poisson dont elle a besoin pour son commerce, d'autres industries qui se livrent à l'industrie de la pêche se verraient obligées, pour se protéger, d'employer aussi des chaluts à vapeur.

M. McCURDY: Vous affirmez que ces chalutiers à vapeur faisant leur exploitation au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse sont la propriété de certains capitalistes de cette province. Voudriez-vous bien préciser?

M. KYTE: La propriété de certains intéressés de la Nouvelle-Ecosse ou nolisés par eux.

M. McCURDY: Voudriez-vous nous donner de plus amples détails à cet égard. D'après mes auteurs, ce serait tout le contraire: ces chalutiers ne seraient ni possédés, ni exploités ni affrétés par des intéressés de la Nouvelle-Ecosse.

M. KYTE: Ces intéressés reçoivent leur approvisionnement de poisson de ces trailleurs et la conséquence est que les pêcheurs du littoral ne sauraient vendre le produit de leur pêche à ces compagnies; parce qu'on prétend que les pêcheurs du littoral ne sauraient répondre à la demande régulière quotidienne de ces compagnies.

M. McCURDY: Voudriez-vous empêcher les chalutiers britanniques de débarquer leur poisson?

M. KYTE: Je serais partisan de toute mesure tendant à empêcher tout ce qui porterait préjudice aux pêcheurs à la côte en Nouvelle-Ecosse; et je suis autorisé à dire que les pêcheurs côtiers en Nouvelle-Ecosse et leurs intérêts sont influencés au détriment de l'exploitation de ces chalutiers à vapeur. Si ces compagnies qui exploitent l'industrie de la pêche pouvaient compter absolument sur l'approvisionnement qu'elles pourraient obtenir des pêcheurs à la côte, alors ceux-ci pourraient obtenir un prix régulier; or, l'on prétend que ces pêcheurs de la côte ne sauraient fournir le poisson en quantités voulues de temps à autre, et force est bien à ces compagnies d'acheter le poisson capturé par ces chalutiers à vapeur. Quelques-unes de ces compagnies ont informé les pêcheurs que si le chalutage était aboli, les pêcheurs de la côte s'en trouveraient bien mieux; car alors aucune compagnie n'aurait de préférence sur l'autre. Les chalutiers visés par ce projet ne viennent pas en concurrence avec les pêcheurs de la côte en Nouvelle-Ecosse. Si le ministre de la Marine voulait se préoccuper de la supression d'un abus qui existe réellement en Nouvelle-Ecosse, il aurait droit à la gratitude des intérêts de la pêche aux Provinces maritimes. Ce projet de loi laisse les choses précisément en leur état actuel. Le député de Digby (M. Jameson) prétend que cette loi est un pas dans la bonne voie, en ce qu'elle tend à mettre fin à l'exploitation de ces chalutiers à vapeur en Nouvelle-Ecosse; mais elle ne saurait aboutir à ce résultat. Tant que le Gouvernement demeurera indifférent aux opérations des chalutiers qui sont possédés ou affrétés en Angleterre ou en Nouvelle-Ecosse, la loi visée dans ce bill ne saurait en rien améliorer la situation. Donc, si le député de Digby ou tout autre député crée l'impression que cette loi améliorera la situation en ce qui concerne les pêcheurs, alors ces pêcheurs sont destinés à éprouver une vive déception. S'il est impossible d'obtenir une loi qui atteigne les opérations de ces chalutiers à vapeur exploités dans la limite des trois milles, ou qui sont la propriété de compagnies en Nouvelle-Ecosse ou affrétés par elles, alors cette loi sera absolument inutile, en ce qu'elle ne saurait influer sur les opérations se faisant au delà de la limite des trois milles, un territoire où nos pêcheurs de la côte n'exercent point leur industrie.

M. TURGEON: Bien que je ne puisse rien ajouter aux observations des orateurs précédents, je tiens à enregistrer mon opinion. Le chalutier à vapeur n'a pas encore atteint nos parages au Nouveau-Brunswick septentrional; mais je le vois arriver à toute vapeur de l'île du Cap-Breton et des bords d'Antigonish aux rives

de l'île du Prince-Edouard où il se confondra avec les flottes de pêche de Caraquet et de Shippagan, au comté de Gloucester, alors que les institutions canadiennes sont sous la direction d'hommes qui conservent le dépôt sacré de l'héritage des ancêtres, ces hommes que le navigateur breton a guidés à travers l'Atlantique sur de petits vaisseaux que des générations d'aujourd'hui refuseraient d'équiper même pour traverser nos ports. En attendant, en prévision des embarras futurs, je tiens à dire que je suis hostile au chalutage à vapeur exercé par n'importe qui, Français, Norvégiens ou Américains, qu'ils soient Canadiens ou Anglais. C'est en vue de la conservation des vastes ressources de nos pêcheries de la côte le long du golfe Saint-Laurent que je désire consigner ici mon opinion. L'industrie de la pêche du comté de Gloucester l'emporte sur celle de tout autre comté, sauf peut-être le comté de Lunenburg, qui est dignement représenté par l'honorable député qui vient d'exprimer son avis sur la question. Le projet de loi à l'étude, au lieu de remédier au mal, tend plutôt à créer des froissements et des embarras, et cela parce qu'il ne vise nullement à établir de convention internationale entre les nations qui envoient ces chalutiers de ce côté-ci de l'océan et nos compagnies de chalutiers qui nuisent à nos propres pêcheries.

Il est souvent question de nos inépuisables pêcheries du golfe Saint-Laurent. Il y a quarante ans, c'était l'habitude de vanter nos inépuisables bancs ou parcs de homards le long du littoral; or, par suite d'une pêche intensive et d'un manque de protection de la part du peuple canadien lui-même qui à l'heure voulue n'a pas donné l'éveil à l'opinion publique sur la nécessité d'adopter des mesures plus draconiennes, l'expérience a montré que ces pêcheries étaient loin d'être inépuisables. Je ferai observer au ministre de la Marine et des Pêcheries que le projet à l'étude ne tend qu'à créer des froissements et des embarras et peut-être à punir ceux qui sont les moindres coupables et les plus grands bienfaiteurs de notre peuple. Bien que je sois aussi hostile au chalutier français qu'à l'américain, il s'est dégagé du débat, ce soir, que le chalutier français se tient éloigné du littoral, ne franchissant jamais les limites dans lesquelles le traité international l'autorise à faire son exploitation. En outre, c'est surtout lui qui vient à terre; il y laisse de l'argent et fait avec les Canadiens plus de trafic qu'avec l'Américain qui, lui, peut atteindre ses propres parages deux ou trois fois, au cours de la saison. Ce bill aboutirait donc, non pas peut-être à donner le coup de grâce au commerce, mais à diminuer le commerce que les Provinces maritimes, surtout sur les bords de la Nouvelle-Ecosse, reçoivent des chalutiers français, et cela sans en rien influer sur les opérations destructrices du chalut en pleine mer. Voici donc ce que je suggère au ministre de la Marine et des Pêcheries, et cela sans aucune arrière-pensée d'ordre politique: au lieu de forcer la Chambre à adopter ce bill ce soir même, qu'il mette plus de vigueur dans sa correspondance ou ses conférences avec les autres nations; ou bien encore, qu'il nomme un commissaire ou autre fonctionnaire de son ministère, le professeur Prince, par exemple, ou le surintendant des pêcheries que je vois ici ce soir, tous deux hommes d'élite qui peuvent inculquer leur pensée aux représentants des autres nations avec lesquels ils viendraient en relations. Ce serait un moyen plus efficace et plus fertile en résultats rapides que le bill à l'étude qui, cela soit dit sans révoquer en doute la judiciaire du ministre, ne produira pas les effets qu'on en attend.

Car, comme on l'a observé ici, les compagnies propriétaires de ces chalutiers réussiront à éluder la loi, et trouveront un approvisionnement de charbon, ou autre chose nécessaire, à un moment où ces choses se trouvent à la portée de nos ports ou transporteront leur base d'opérations dans d'autres ports. Le ministre, je l'espère, chargera quelqu'un de ses fonctionnaires de recueillir les données voulues, de sorte qu'avant l'ouverture de la prochaine campagne de pêche, on puisse adopter des mesures suffisantes pour créer dans l'esprit des compagnies de chalutiers l'impression que la situation s'est modifiée, et en conséquence elles commenceront à réduire leur exploitation pour l'avenir.

M. HAZEN: Je suggère que cet article soit modifié par l'insertion du mot "de pêche" après le mot "vaisseau". Cette modification répond suffisamment, à mon sens, à l'objection soulevée, à bon droit, par le député de Saint-Jean (M. Pugsley) et le député de Carleton (M. Carvell). Nous voulons que cette loi ne s'applique qu'aux vaisseaux de pêche, et il convient que les choses soient clairement exprimées dans le bill. Grâce à cet amendement, tout doute disparaîtra, quand bien même il en existerait encore aujourd'hui, sur l'effet de la loi.

Quelques députés ont discuté cette proposition uniquement au point de vue du chalutage. En présentant ce bill, j'ai expliqué les conditions qui le rendent nécessaire. Seulement, je tiens à signaler les difficultés à vaincre. Cette loi porte que tout vaisseau étranger sera confisqué, s'il se trouve dans la limite des trois milles et se disposant à pêcher, quand bien même le département ne saurait prouver que ces préparations se faisaient en vue de faire la pêche dans la limite des trois milles.

M. TURGEON.

M. SINCLAIR: Quels sont les navires étrangers qui pêchent dans les eaux canadiennes en dehors des navires américains?

M. HAZEN: Aucun, mais il n'est pas rare de trouver des navires sans licence en dedans de la limite de trois milles et faisant des préparatifs de pêche. Avec la loi actuelle, nous ne pouvons pas les atteindre, à moins que nous ne puissions prouver qu'ils se préparaient à se livrer à des opérations de pêche dans la limite des trois milles. Un autre motif qui nécessite l'adoption de cette modification, c'est que la loi actuelle ne permet pas d'empêcher les bateaux de pêche étrangers de pêcher dans les eaux mentionnées dans la convention passée en 1818 entre les Etats-Unis et l'Angleterre. Si les Etats-Unis ont le droit de pêcher dans ces eaux, les bateaux des autres pays ne l'ont pas. Pourtant, aux termes de la loi actuelle ils ont virtuellement le droit de pêcher dans ces eaux, lorsqu'il était établi par le traité de 1818 qu'aucun pays étranger, sauf les Etats-Unis, n'aurait le droit de pêche. Ce sont les motifs qui rendent actuellement nécessaire l'adoption du bill. Mais par coïncidence il aura pour effet d'empêcher ce que d'honorables députés qui représentent des régions de pêche estiment qu'il serait désirable d'interdire le chalutage à vapeur aussi bien en haute mer que dans les eaux territoriales.

Mon honorable ami de Gloucester (M. Turgeon) a fait une proposition et j'attache toujours de l'importance à ses propositions, parce que je sais qu'elles sont toujours faites avec bonne foi. Mais je dois dire que la question dont il a parlé a déjà été étudiée. J'ai expliqué cet après-midi à la Chambre que le printemps dernier, ou au commencement de l'automne, j'ai eu à Washington une conférence avec des fonctionnaires des pêcheries des Etats-Unis et avec sir Edward Morris, le premier ministre de Terre-Neuve, au sujet des mesures à prendre pour interdire la pêche au moyen de chalut, en haute mer, en dehors des eaux territoriales de ces pays. Nous avons admis unanimement que durant la saison de pêche suivante, nous prendrions les moyens de connaître le résultat réel des opérations de ces chalutiers à vapeur. En exécution de cette entente, le ministre de la Marine et des Pêcheries a eu, durant la saison dernière, des représentants à bord de ces chalutiers et aussi à bord de goélettes de pêche pour connaître les résultats de ces chalutiers sur les pêcheries et aussi sur les pêcheurs utilisant les autres méthodes de pêche qui étaient en vogue avant l'introduction des chaluts. Le gouvernement des Etats-Unis a recueilli les mêmes renseignements et je présume que celui de Terre-Neuve a fait la même chose. Ainsi nous pourrons nous appuyer sur quelques renseignements concernant le chalutage à vapeur et si les gouvernements de ces trois pays reconnaissent que le chalutage à vapeur nuit à l'industrie de la pêche, il leur sera facile d'adopter des règlements pour empêcher la vente ou l'expédition du poisson pêché au chalut à vapeur. Et ainsi, en ce qui touche à ces trois pays, nous mettrons fin à cette méthode de pêche; ou nous pourrions empêcher ces chalutiers de s'approvisionner dans nos ports. Mais d'autres pays ont aussi des chalutiers. Quoi qu'il en soit, si ces trois pays sont d'accord, il est raisonnable de croire que le gouvernement anglais établira aussi quelques dispositions relatives au chalutage à vapeur dans les eaux fréquentées par les pêcheurs des Etats-Unis, du Canada et de Terre-Neuve. Mais nous avons aussi affaire à la France, à l'Italie ou à tout autre pays qui enverra des chalutiers pêcher en haute mer, comme ils ont le droit de le faire . Si nous ne pouvons pas empêcher cela, nous pouvons faire des lois pour interdire que les ports du Canada servent de base d'opérations à ces chalutiers venant de la haute mer. Ce bill est donc le premier pas dans ce sens et aura un effet considérable pour empêcher les chalutiers de s'approvisionner pour traverser les mers et pour entrer en concurrence injuste avec nos pêcheurs—parce que le pêcheur français reçoit une prime sur le poisson qu'il prend et rapporte en France dans un parfait état de conservation. De sorte que si le bill n'empêche pas le chalutage à vapeur, il contribuera à interdire qu'on prenne les ports du Canada pour base d'approvisionnement de ces chalutiers qui se livreraient à la pêche sur les bancs de Terre-Neuve ou sur les côtes du Canada.

Les honorables députés de la gauche ont discuté cette question en se plaçant au point de vue du danger qu'il y a à laisser les chalutiers pêcher sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse en dedans de la limite de trois milles. Il n'y a pas de doute qu'il est très désireux de les empêcher de pêcher dans la limite de trois milles, mais on devrait aussi leur interdire de pêcher en dehors de cette limite sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse. Ce n'est toutefois pas le seul danger. La délégation qui est venue ici l'an dernier et qui a vu le premier ministre et moi-même, représentait les différents comtés de la Nouvelle-Ecosse et entre autres celui de Lunenburg et il nous a été déclaré que les pêcheurs de ce comté qui se livraient beaucoup à la pêche en haute mer étaient opposés aussi bien aux opérations de ces chalutiers sur les bancs de Terre-Neuve et dans des endroits éloignés des côtes de la Nouvelle-Ecosse, qu'à leurs opérations le long des rivages ou en dehors de la limite de trois milles, parce que les pêcheurs de Lunenburg qui se livraient à leur industrie sur les bancs, avec l'ancien système de la pêche à la cuillère et autres méthodes, disaient que leur industrie était mise en danger parce que le chalut à va-

peur, changeant de localité facilement, détruisait leurs appareils. Lorsqu'ils pêchaient à la cuillère en certaines places et que les chaluts à vapeur remarquaient qu'ils faisaient bonne pêche, ils arrivaient pour traîner leur chalut dans les eaux de ces endroits et détruisaient les filets et autres appareils; il a été déclaré que des pêcheurs avaient perdu $500 en une seule nuit par suite des dommages causés par les chaluts à vapeur qui opéraient sur les bancs, à une longue distance de la Nouvelle-Ecosse. Ils ont déclaré que pour beaucoup de comtés maritimes de la Nouvelle-Ecosse où des pêcheurs se livraient à leur industrie en haute mer il était aussi important de conclure des arrangements internationaux, ou de prendre d'autres moyens, pour empêcher les chaluts à vapeur d'opérer sur les bancs de Terre-Neuve, que dans des endroits plus rapprochés. Les chalutiers français opèrent surtout sur les bancs en faisant concurrence à nos pêcheurs et en détruisant, si ce qu'on dit est vrai, les alevins en quantité considérable et en brisant les filets et autres appareils de nos pêcheurs.

Ainsi les honorables députés comprendront qu'en exerçant une surveillance étroite sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Canada et qu'en interdisant à ces chalutiers de pêcher dans la limte de trois milles, ce n'est pas suffisant parce qu'il y a un aussi grand danger pour notre industrie poissonnière, s'ils opèrent sur les bancs de Terre-Neuve très éloignés des côtes de la Nouvelle-Ecosse et d'autres régions du Canada. Bien que je ne veuille pas prétendre que l'adoption seule de cette loi pourra remédier au mal qui pourrait résulter du chalutage à vapeur, pourtant c'est un premier pas fait pour interdire que les ports de notre pays soient pris pour base des opérations des chalutiers et si le Canada, les Etats-Unis et Terre-Neuve peuvent en venir à une entente, les conditions pourront être très améliorées.

Les renseignements seront tous réunis dans très peu de temps et une autre conférence pourrait avoir lieu. Si les trois pays décident alors d'empêcher le chalutage à vapeur par des navires approvisionnés dans leurs ports et appartenant à leurs citoyens et si ces trois pays et l'Angleterre font des lois à cette intention et empêchent les chalutiers à vapeur de France et d'autres pays d'utiliser leurs ports comme base de leur opérations, alors on pourra arriver à empêcher ce que les pêcheurs du pays, ce que l'honorable député de Gloucester et d'autres députés considèrent comme la très grande source de destruction pour les pêcheurs et comme une très grande injustice pour l'intérêt public.

C'est dans cet état que la question se trouve aujourd'hui. Elle sera suivie par le Gouvernement. Dès que les renseignements seront reçus, une autre conférence aura lieu avec les autorités de Terre-Neuve et des Etats-Unis. Il faut espérer qu'il en résultera l'adoption de mesures dans l'intérêt de la protection des pêcheries du Canada, mais ce bill n'a pas été présenté dans ce but. Les honorables députés l'ont discuté comme s'il avait cet objet en vue. Ce n'est pas exact; c'est incidemment un pas dans cette direction; j'ai déjà expliqué à la Chambre ce que l'on désirait obtenir avec ce bill.

(Rapport est fait du bill.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 2e lecture du bill (n° 64), relatif à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

—Le bill a simplement pour but d'accorder une prolongation de temps pour l'achèvement du Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à ou au delà de Edmonton, ce qu'on appelle la section des prairies. La convention expirait le 1er décembre et nous avons accordé cette prolongation de temps.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre siège en comité pour en faire l'examen.)

M. OLIVER: Quel est le but de cette proposition?

M. COCHRANE: Simplement de prolonger le délai pour terminer la section des prairies du Grand-Tronc-Pacifique.

M. OLIVER: La section des Prairies est achevée depuis deux ans.

M. COCHRANE: Avec tout le respect dû à mon honorable ami, ce n'est pas exact.

M. OLIVER: Je demandais cela comme renseignement et je n'aurais peut-être pas dû le dire d'une façon aussi positive. De quel achèvement s'agit-il en vertu de ce bill? Si je suis bien renseigné, la section des prairies s'étend jusqu'à Wolf-Creek et je sais que des trains ont circulé jusqu'à Wolf-Creek.

M. COCHRANE: Il y a encore environ 800 milles qu'il faut ballaster sur cette section d'après le rapport de l'ingénieur.

M. LEMIEUX: Cette prolongation de délai suffira-t-elle pour achever la section?

M. COCHRANE: Ce devrait être la dernière prolongation.

M. OLIVER: Ai-je compris que la partie entre Winnipeg et Wolf-Creek n'était pas encore ballastée?

M. COCHRANE: La plateforme de la voie doit être élargie en conformité du cahier des charges. Elle n'a pas été terminée ni élargie comme l'exige le cahier des charges.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UN BILL RELATIFô AU TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Le projet de loi (n° 65), déposé par M. Cochrane, relatif au Transcontinental national est lu pour la 2e fois et la Chambre siège en comité pour en faire l'étude.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Ce bill a pour but de prolonger le délai de la construction de la section des montagnes du Grand-Tronc-Pacifique.

M. CARVELL: Il s'agit du Transcontinental national. Le bill parle de la division ouest du Transcontinental national.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): C'est ainsi qu'on le désigne. La loi autorisant le Transcontinental national se rapporte à toute la ligne, de Moncton à Prince-Rupert. Elle comprend toute la ligne.

M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il une idée de ce qui reste à faire dans la section des montagnes?

M. COCHRANE: Je ne peux pas donner à mon honorable ami le nombre exact de milles, mais j'ai discuté la question non seulement avec l'ingénieur inspecteur, mais avec le président et il pense qu'elle ne pourra pas être terminée avant 1914. L'an dernier, l'année a été très mauvaise pour la main-d'œuvre. Toutes les voies ferrées et toutes les constructions de cette nature ont eu les mêmes embarras. Vers la fin de l'année, les Bulgares et des gens d'autres nationalités ont dû partir pour la guerre. Un nombre extraordinairement grand a quitté le pays. Le président et l'ingénieur inspecteur ne pensent pas que la section des montagnes puisse être achevée avant 1914.

M. OLIVER: Ce bill se rapporte à la section des prairies. Il n'y a rien qui parle de la section des montagnes.

M. CARVELL: Il a trait à la section des prairies du Transcontinental national et il donne seulement au Gouvernement en conseil le pouvoir de prolonger le délai de la construction jusqu'au 1er décembre 1913.

M. COCHRANE: C'est à cette date que le délai expirait en décembre dernier. Le bill prolonge seulement le délai.

M. BORDEN: Le bill que nous avons adopté il y a un instant se rapportait à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et lui accordait un délai fixe pour achever sa ligne; par conséquent ce bill était nécessaire. Le bill dont il s'agit en ce moment a pour but d'autoriser le Gouvernement a décréter en conseil qu'il autorise ce délai. C'est également nécessaire. Il n'a trait qu'à la section des prairies parce que si je me souviens bien de la loi adoptée l'an dernier, le délai n'était pas fixé pour la section des montagnes, et par conséquent, il n'y a pas besoin d'une loi nouvelle pour cette section. Mais l'an dernier, on pensait que la section des prairies serait terminée dans le délai fixé par la loi. Malheureusement l'attente de la compagnie n'a pas été réalisée et par conséquent il est nécessaire d'adopter ce bill pour régulariser le délai dans la section des montagnes et en donner le pouvoir au Gouvernement. Il n'y a pas besoin d'une disposition de ce genre pour la section des montagnes.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UN BILL RELATIF A LA COUR D'ECHIQUIER.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) propose la 2e lecture du bill n° 84 tendant à modifier la loi sur la cour d'échiquier.

M. CARVELL: Le ministre voudrait-il donner une explication.

M. DOHERTY: Le but de ce bill est de transférer à la cour d'échiquier la juridiction d'appel qui est attribuée actuellement par la loi au Gouverneur en conseil, dans les cas ou le postulant d'un brevet constate que sa demande a été refusée par la commission des brevets. Avec la loi en vigueur il y a appel du commissaire des brevets au Gouverneur en conseil. Ce bill propose que l'appel devrait être fait du commissaire des brevets à la cour d'échiquier. Je pense que chacun reconnaîtra que la cour d'échiquier est un tribunal plus compétent pour s'occuper des appels de ce genre que le Gouverneur en conseil. C'est tout ce que ce bill a en vue.

(La motion est adoptée. Le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre siège en comité pour en faire l'étude).

M. McKENZIE: Avant l'adoption du préambule, je voudrais demander à l'honorable ministre de la Justice s'il y a une procédure pour obtenir cet appel? Le bill dit qu'une personne peut en appeler. Il pourrait être difficile à un profane de savoir comment il peut arriver à ce tribunal, s'il n'y a aucune procédure prévue dans le bill.

M. DOHERTY: J'imagine que la procédure relative à la cour d'échiquier serait suffisante pour permettre à cette personne de présenter sa demande à la cour d'échiquier et qu'il procéderait comme dans tout autre cas pour lequel la cour d'échiquier aurait juridiction.

M. McKENZIE: Il s'agit ici d'une nouvelle juridiction par voie d'appel.

M. DOHERTY: Ce bill ajoute l'article qu'il contient à l'article de la loi de la cour d'échiquier qui énumère les cas dans les-

quels la cour d'échiquier aura juridiction et les articles suivants de la loi indiquent comment seront conduites les procédures dans les cas où la cour d'échiquier a juridiction. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de fixer une procédure nouvelle pour porter une cause devant la cour d'échiquier. C'est le commencement d'une procédure régulière pour un appel de la décision du commissaire des brevets; ce n'est pas un appel de la décision d'un officier de justice, mais l'appel d'une décision d'un fonctionnaire de l'ordre administratif.

M. McKENZIE: Le grand avantage d'un appel au Gouverneur en conseil, c'est qu'il n'y avait pas de dépenses à faire et aucune forme spéciale de procédure. Chacun pouvait s'adresser au Gouverneur et lui exposer son affaire; il n'y avait pas besoin d'avocat et aucune procédure technique n'était imposée. C'était très facile alors de faire appel au Gouverneur en conseil. Maintenant on dit à l'intéressé, en quelques mots, qu'il doit s'adresser à la cour d'échiquier. Je ne comprends pas comment cela peut se faire sans des impressions spéciales et des frais.

M. LEMIEUX: Pourquoi ne pas dire que la même procédure que celle des autres cas ordinaires sera employée.

M. DOHERTY: Cette addition pourrait être faite, mais seulement après l'adoption du bill. Cette disposition sera insérée dans la loi sur la cour d'échiquier et portera que dans les causes ou ce tribunal aura juridiction toutes les dispositions relatives à la procédure seraient applicables. Quant à l'observation de l'honorable député relative aux frais, il est vrai que l'appel du Gouverneur en conseil pouvait être moins dispendieux, mais je n'en suis pas très sûr parce qu'après tout la personne qui s'adressait au Gouverneur en conseil devait prendre des mesures pour lui faire connaître ses griefs et dans la plupart des cas elle devait faire imprimer l'exposé de la cause, absolument comme elle le ferait pour un appel à la cour d'échiquier. Un avocat se présentait également et les mêmes frais étaient supportés que devant la cour d'échiquier. Il est donc peu probable que les frais seront plus élevés tandis que, d'autre part, on procure à celui qui a des griefs un tribunal qui est dans une meilleure situation pour s'occuper d'une façon plus satisfaisante de son appel que ne pouvait le faire le Gouverneur en conseil qui, en somme, n'est pas une cour de justice avec l'outillage nécessaire pour régler des questions de droit ou de faits. Toute dépense supplémentaire qui pourrait en résulter sera bien compensée par le caractère du tribunal auquel il sera permis d'en appeler.

M. CARVELL: Personne ne doutera que la cour d'échiquier est, comme le dit l'honorable ministre de la Justice, le tribunal régulier devant lequel ces questions devraient être portées. C'est préférable à l'appel au Gouverneur en conseil. Je comprends l'objection soulevée par mon honorable ami du Cap-Breton-nord (M. McKenzie) qui dit que nous établissons un appel en ajoutant un paragraphe à l'article 23 de la loi sur la cour d'échiquier. Cette loi accorde juridiction dans les cas de brevets, etc., mais elle est muette sur l'appel. L'objection de mon honorable ami tend à savoir s'il y a une procédure suffisante dans la loi de la cour d'échiquier pour prévoir l'appel. Je n'ai pas examiné la question à fond, mais je ne savais pas que la cour d'échiquier était une cour d'appel.

M. McKENZIE: La cour d'échiquier n'est pas une cour d'appel.

M. CARVELL: Il s'agit de savoir si la procédure prévue par la loi de la cour d'échiquier est suffisante pour fournir le moyen de porter la décision du commissaire des brevets devant la cour d'échiquier et si on serait forcé de passer par la filière ordinaire. Dans ce cas ce serait une grande difficulté pour beaucoup de plaideurs. Supposez qu'un homme s'adresse au commissaire des brevets et que ce dernier décide contre lui: il se peut que l'invention ne puisse être brevetée où il se peut que l'article ait déjà été breveté par une autre personne. Le postulant n'est pas satisfait de cette décision, il veut la porter devant le tribunal régulier et la cour d'échiquier est ce tribunal. Avons-nous dans la loi de la cour d'échiquier la procédure qui nous permet de nous adresser à ce tribunal ou devons-nous commencer l'instruction devant la cour d'échiquier comme nous le ferions dans une cause ordinaire?

M. DOHERTY: Il n'y a pas de doute que la cour d'échiquier est un tribunal de première juridiction. Mais comme je l'ai dit à l'honorable député de Cap-Breton-nord, s'il s'agit bien ici d'un appel, ce n'est pas un appel d'un jugement d'un tribunal. Quand les procédures viendront devant la cour d'échiquier elles seront considérées comme des procédures judiciaires de première instance.

M. LEMIEUX: C'est une cour de revision.

M. DOHERTY: Précisément. Aujourd'hui, en vertu de la loi de la cour d'échiquier, une personne, pourvu qu'on ait admis sa pétition de droit, a la possibilité de présenter toute réclamation qu'elle veut essayer de faire régler par cette cour et il y a une procédure à suivre. Dans ce cas sa plainte serait qu'elle a un grief contre l'administration par suite de la décision de ce fonctionnaire du ministère. Il déposerait une plainte devant la cour d'échiquier,

exposant les faits et demandant que la décision soit annulée et qu'une nouvelle décision soit rendue en sa faveur. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire d'introduire une nouvelle procédure pour une question qui tombe sous la juridiction de la cour d'échiquier qu'il n'en était besoin quand l'appel avait lieu au Gouverneur en conseil.

M. CARVELL: Je crois pouvoir signaler au ministre un cas pour lequel une difficulté serait possible. Si vous portez une cause devant la cour d'échiquier, il y a deux parties; il y a la plainte d'une partie contre l'autre partie. La loi prévoit que l'autre partie sera prévenue. Le ministre de la Justice prétend-il que l'autre partie sera le commissaire des brevets ou le ministre de l'Agriculture ou le Gouverneur en conseil? Quelle sera l'autre partie?

M. DOHERTY: L'honorable député verra qu'il y a ici une disposition indiquant comment on agira avec ce que l'on peut considérer comme étant l'autre partie. Une personne demande un brevet et dans la plupart des cas la décision est rendue ex-parte.

M. CARVELL: A moins qu'on ait présenté une déclaration d'invention.

M. DOHERTY: Quand le postulant voit sa demande rejetée par le commissaire, il a aujourd'hui le droit d'en appeler au conseil privé et l'amendement proposé ordonne à la place le droit d'appel à la cour d'échiquier.

M. LEMIEUX: Et il obtiendrait jugement beaucoup plus vite de la cour d'échiquier que du conseil privé.

M. DOHERTY: Beaucoup plus vite.

M. CARVELL: Il me semble que vous devriez prévoir quelques moyens faciles de transférer les documents du commissaire au juge de la cour d'échiquier, sans obliger le postulant à passer par tous les ennuis de la procédule légale.

M. DOHERTY: Il aura son droit d'appel à la cour d'échiquier qui pourra adopter tous les règlements qui lui conviendront le mieux pour entendre l'appel.

M. McKENZIE: Nous avons maintenant un grand nombre d'appels de différents tribunaux et il y a toujours une facilité laissée au plaideur appelant pour passer d'un tribunal à l'autre. Il devrait y avoir une disposition indiquant comment l'appel sera fait.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides:

Gouvernement civil—Gendarmerie royale à cheval du Nord-Ouest, $19,300.

M. LEMIEUX: M. White a-t-il donné sa démission?

Le très honorable M. BORDEN (premier ministre): M. White a été mis à la retraite le 1er janvier et son adjoint, M. Fortescue, qui est un officier très compétent, a été promu au grade de commissaire.

M. OLIVER: Je préférerais que ce crédit reste en suspens à moins qu'il n'y ait urgence spéciale.

M. BORDEN: Je laisserai le chapitre des subsides imprévus en suspens. Le très honorable chef de l'opposition a eu la direction de cette dévision administrative pendant très longtemps, et il pourrait désiré poser quelques questions.

M. OLIVER: Il est entendu que nous pourrions discuter les questions relative à la gendarmerie à cheval sur cet article?

M. BORDEN: Certainement.

Gouvernement civil—Bureau du haut commissaire à Londres, $28,074.

M. LEMIEUX: Qu'avez-vous décidé au sujet des nouveaux bureaux dont nous avons parlé l'an dernier avant le départ du très honorable premier ministre pour Londres? Nous avons voté une résolution disant que le Canada devait avoir à Londres des bureaux dignes de sa situation. L'Australie et les autres colonies ont acquis des édifices splendides à Londres et nous devons à notre pays d'avoir dans le centre du monde un édifice dont tous les Canadiens seraient fiers. Les bureaux que nous avons aujourd'hui sont très peu convenables. Nous voulons pour le Canada ce qu'un gouvernement de progrès peut nous procurer de mieux.

M. BORDEN: Il y a beaucoup de vrai dans ce qu'a dit l'honorable député, mais on doit aussi tenir compte d'un grand nombre de considérations. J'ai eu, l'été dernier, l'occasion d'examiner un grand nombre d'emplacements qui avaient été proposés. Pour fixer le choix, il faut connaître le genre d'édifice que l'on se propose de construire et à quelles fins on le destine. L'emplacement qui serait le plus convenable pour les travaux du haut commissaire lui-même, pourrait ne pas être l'emplacement qui conviendrait le mieux pour des services publics, tel que le service de l'immigration. Si le pays achetait un très grand emplacement et construisait un vaste édifice, on pourrait rencontrer beaucoup de difficultés pour utiliser l'espace, à moins que l'on puisse faire quelques arrangements avec les différentes provinces du Canada si

elles voulaient installer leurs bureaux dans le même édifice. Actuellement elles ne paraissent pas disposées à adopter cette méthode. La province de la Colombie-Anglaise a déjà acquis, je crois, un emplacement. Le local choisi par le gouvernement d'Ontario, dans le Strand, se trouve dans une position très avantageuse au point de vue du nombreux public qui y passe journellement. Les bureaux du gouvernement de Québec sont très commodes et bien situés, mais ils ne jouissent peut-être pas des mêmes avantages sous ce rapport. L'idée s'est répandue généralement que le Gouvernement fédéral était surtout désireux d'acquérir un emplacement dans une situation avantageuse et je ne suis pas très sûr que cela ait réduit les prix soumis aux personnes employées par le haut commissaire, à notre demande, pour prendre des renseignements à ce sujet. Je puis dire seulement que nous n'avons pas perdu de vue le projet, mais, en raison de ce que je viens de dire, il n'a pas été fait un grand progrès.

M. LEMIEUX: Laissez seulement un article ici.

Gouvernement civil—Département des Affaires extérieures, $17,950.

M. LEMIEUX: Combien de fonctionnaires avez-vous dans le bureau de sir Joseph Pope?

M. BORDEN: Le même nombre que l'an dernier, sauf qu'un dactylographe qui était nécessaire par suite de l'augmentation des affaires dans le bureau a été pris au département du secrétaire d'Etat.

M. LEMIEUX: Je crois que la nouvelle aile est presque terminée. Le personnel va-t-il être transféré dans cette aile?

M. BORDEN: Malheureusement, je n'ai pas pu lui trouver un emplacement. J'ai reçu de sir Joseph Pope des demandes instantes de loger ses services autre part. Je voudrais bien pouvoir le faire pour qu'ils soient plus rapprochés, parce qu'on perd beaucoup de temps quand je veux conférer avec lui et ses fonctionnaires. Nous espérons pouvoir bientôt faire de nouveaux arrangements.

(Rapport est fait de l'état des délibérations.)

La séance est levée à onze heures et quarante-huit minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 17 février 1913.

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

DEPOT DE RAPPORTS.

Par l'hon. M. COCHRANE: Les états relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1912.

Par l'hon. M. REID: Le rapport du ministère du Commerce et de l'Industrie—partie IV—pour l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Par l'hon. M. WHITE: Le supplément du quatorzième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice terminé le 31 mars 1912.

CITATION D'UN TEMOIN A LA BARRE DE LA CHAMBRE.

M. MIDDLEBRO propose que:

Relativement à une enquête qui se poursuit présentement au comité des comptes publics concernant le paiement de certaines sommes d'argent à la "Diamond Light & Heating Company of Canada, Limited, Montreal", dont il est fait plus particulièrement mention au quatrième rapport du comité permanent des comptes publics soumis à la Chambre le 14 courant et qui recommande que M. R. C. Miller, témoin, assigné, assermenté et qui a comparu à ladite enquête vendredi, le quatorzième jour de février courant, reçoive l'ordre de comparaître à la barre de la Chambre jeudi, le dix-huitième jour de février courant, à trois heures de l'après-midi et les jours suivants jusqu'à ce que la Chambre la libère pour répondre là et alors à certaines questions auxquelles vendredi, le quatorzième jour de février 1913, il a refusé de répondre audit comité des comptes publics et à ce qu'entre autres questions le témoin réponde à celle-ci:

A qui avez-vous payé le montant de quarante-et-un mille vingt-six dollars en vue d'obtenir des commandes du gouvernement du Canada, tel qu'indiqué à votre facture de cent mille soixante-dix dollars, ou environ, à dater du mois de juin 1907 jusqu'au jour où vous avez cessé de remplir la fonction de président de la "Diamond Light & Power Company" en juin 1911.

Sir WILFRID LAURIER: Il s'agit d'une question dont la Chambre elle-même ignore le moindre détail. Le rapport de cette enquête n'a été déposé que l'autre jour et j'aimerais le lire. Je n'ai pu qu'y jeter un simple coup d'œil avant qu'on ne me le réclamât. Contrairement à la coutume établie, nul avis de cette motion n'a été donné et j'aimerais faire observer au comité qu'il conviendrait de fixer un jour pour la discussion de cette affaire.

M. MIDDLEBRO: Mon impression était que du moment qu'un rapport lui était soumis, la Chambre pouvait le discuter sans avis donné au préalable.

Sir WILFRID LAURIER: Non, cela ne peut pas se faire.

M. MIDDLEBRO: Je n'ai trouvé nulle part qu'il fût nécessaire de donner l'avis dont on parle. Vers la fin de la session dernière, le comité des Comptes publics a dû s'occuper de cette même question. Un certain monsieur Bain fut alors interrogé

en qualité de témoin. Il remplissait la fonction de secrétaire de cette compagnie; il a déclaré que la compagnie intéressée avait payé $42,000 à ce témoin dont il s'agit maintenant afin de permettre à celui-ci d'obtenir des commandes pour la compagnie. En outre, M. Miller reçut l'ordre de comparaître devant le comité, ce qu'il a refusé de faire; au dernier jour presque de la dernière session on lui donna l'ordre de se présenter à ce comité, mais le sergent-d'armes ne put lui signifier cet ordre avant que le Parlement ne prorogeât; cela mettait fin à toutes les procédures. Nous avons tout prévu cette année et nous avons assigné à ce comité celui dont nous avions besoin. Il s'est présenté vendredi matin et au cours de son témoignage il a déclaré qu'il avait payé $41,026, dans le but d'obtenir $117,000 en retour de commandes données par l'Etat. Je vais lire son témoignage, tel qu'il l'a donné, ce qui renseignera la Chambre mieux que ne saurait le faire tout ce que je pourrais arguer. Je cite ce qui suit de la déposition du témoin R. C. Miller, faite vendredi dernier, devant le comité des Comptes publics:

Q. Et à partir du 31 mars 1907, et jusqu'à l'expiration de votre terme de présidence, la compagnie fit des affaires avec le Gouvernement pour environ $117,000? R. Bien, je ne puis pas dire si cela est exact ou non, mais je crois que cela l'est.

Q. Vous croyez que c'est correct? R. Oui.

Q. La preuve démontra, M. Miller, qu'une résolution avait été prise par les directeurs de la Diamond Light and Heating Co., au mois de juin, je crois, de 1907, vous autorisant, à titre de président, à dépenser de l'argent pour obtenir des commandes; vous rappelez-vous cette résolution? R. Oui.

Q. Avez-vous avec vous les livres de la compagnie? R. Non.

Q. Ils ne seraient pas maintenant en votre possession? R. Non.

Q. Vous rappelez-vous cette résolution? R. Oui.

Q. Cette résolution fut-elle adoptée à votre demande? R. Oui.

Q. Je comprends que vous avez représenté aux directeurs qu'il a fallu beaucoup d'argent pour obtenir ces affaires? R. J'ai représenté qu'il serait nécessaire de dépenser de l'argent pour obtenir des affaires.

Q. Avez-vous expliqué pourquoi il serait nécessaire de dépenser de l'argent pour obtenir les affaires que vous désiriez? R. Non, pas en détail, jusqu'à un certain point. Je ne me rappelle pas exactement quelle explication leur a été donnée.

Q. Quelle explication avez-vous donnée en termes généraux? R. Je ne pourrais pas dire. Je ne me rappelle pas quelle explication j'ai donnée.

Q. Vous avez simplement dit aux directeurs qu'il fallait de l'argent pour obtenir les affaires? R. Je ne pourrais pas me rappeler ce que j'ai dit.

Q. Pouvez-vous vous rappeler autre chose? R. Non, je ne crois pas qu'il y ait eu aucune explication donnée en détail.

Q. Vous avez simplement dit qu'il fallait de l'argent pour obtenir ces affaires, et, à la suite de cela, ils ont voté une résolution vous autorisant à dépenser l'argent nécessaire? R. Oui, pour utiliser tout l'argent que je jugerais nécessaire afin d'obtenir ces affaires.

Q. Cela se passait en juin 1907, et c'est entre la date de cette résolution et la fin de votre présidence que les affaires se sont élevées au chiffre énoncé, $17,000. Eh bien, M. Miller, voulez-vous nous dire quelles sommes la compagnie a placées entre vos mains pour obtenir ces affaires entre ces dates? R. Le montant total a été $41,206.

Q. M. Bain a donné le montant total; il a produit des chèques établissant que ce montant s'est élevé à $42,000. R. Il se trompait.

Q. Avez-vous vérifié les chèques depuis qu'il a fait sa déposition? R. Non, mais je puis dire que toute cette affaire est pendante devant les tribunaux, et le montant a été spécifié dans le writ émis contre moi-même. Cela a été vérifié dans le temps, et c'est là pourquoi je sais quel en a été le montant.

Q. Voulez-vous dire que la vérification a été faite en cour sous serment? R. Sous serment, et j'ai, en outre, corroboré la chose aux bureaux de la compagnie.

Q. Et ce montant était de $41,206? R. Oui.

Q. Ainsi, cette somme vous fut confiée entre juin 1907 et juin 1911, afin d'obtenir certaines affaires du Gouvernement représentant $117,000? R. Afin d'obtenir le plus d'affaires possible. Je ne pourrais pas dire le montant.

Q. Vous avez dit qu'il s'agissait de $117,000? R. J'ai dit que je croyais que c'était cela.

Q. C'est là ce qu'a dit M. Bain, et ce que vous aviez tout lieu de croire exact? R. Je crois que c'est cela.

Q. Et, à part cela, les affaires de votre compagnie, d'après la déposition de M. Bain ne s'élevaient qu'à environ $2,000? R. Ce n'était pas grand'chose. Je ne pouvais rien préciser à ce sujet.

Q. Ainsi donc, et tout bien considéré, la Diamond Light and Heating Co. vous a versé $41,206 afin d'obtenir quelque chose comme $117,000 d'affaires du gouvernement? R. J'ai retiré ce montant durant ces années-là.

Q. Mon autre question est celle-ci: Pouvez-vous indiquer où vous avez payé l'argent? R. Je désirerais faire observer que, l'affaire étant présentement en instance devant les tribunaux de Montréal, et deux autres causes devant être présentées au sujet desquelles aucune déposition n'a encore été entendue, je demanderais respectueusement qu'on ne me forçât pas à répondre à cette question, car je crois qu'il serait préjudiciable à ma propre cause en cour de donner ces détails dans le moment.

Plus tard, on lui pose la question suivante:

Je vous demanderai de nouveau, M. Miller, de dire à qui vous avez payé ce montant.

A laquelle le témoin fait cette réponse:

Messieurs, étant donné que nous sommes présentement en instance devant les tribunaux, je juge que cela porterait préjudice à ma cause devant les cours de juridiction civile à l'heure qu'il est.

Q. Vous refusez de répondre? R. J'ai indiqué le motif qui me force d'en agir ainsi.

Voilà, résumé, ce qui nous porte à demander cet ordre. Si je comprends bien, le simple fait que les tribunaux sont saisis d'une cause se rattachant à la même affaire n'excuse pas un témoin de refuser de répondre à une question de cette nature. Or, il arrive que la cause dont nous parlons en ce moment vient d'être entendue. La poursuite était basée sur une facture présentée par le témoin dans le cas de ces $41,000 que—s'il faut en croire la compagnie—lui avait été acquittée contrairement à la loi. Cette poursuite fut instituée et la cause est maintenant soumise à un tribunal de juridiction d'appel. Le témoignage qu'il donnerait à ce comité ne pourrait être invoqué contre lui dans cet appel, puisque ce dernier ne sera décidé que sur la preuve déjà établie. Il est vrai—ainsi qu'il le dit—qu'il reste deux ou trois poursuites semblables instituées par des mis-en-cause. Je ne crois pas que cela puisse lui nuire en aucune façon, car le règlement de la Chambre décrète expressément que toute preuve établie, soit devant la Chambre, soit devant le comité, ne peut servir devant aucune cour de justice, si la Chambre toute entière n'y consent. Voilà pourquoi je demande qu'on force le témoin de comparaître à la barre de la Chambre pour répondre à la question dont le but est de faire connaître la personne à qui il a payé le montant d'argent spécifié.

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur, avant que vous ne donniez votre décision sur l'appel au règlement qu'a fait le très honorable chef de la gauche, je me permettrai de dire que l'honorable représentant de Grey-nord (M. Middlebro) a raconté exactement les faits tels qu'ils ont été dévoilés au comité des Comptes publics, sauf qu'il n'a pas établi dans toute sa portée la raison que le témoin a invoquée pour s'excuser de ne pas dévoiler tous les détails qu'on lui demandait de fournir.

On en trouvera la raison à la page 12 des délibérations du comité de vendredi dernier. M. Miller a dit:

Monsieur le président, j'ai commencé à donner ces raisons il y a quelque temps et vous m'avez dit de m'asseoir. En ce qui concerne le litige qui se poursuit actuellement à Montréal, ma raison—ou plutôt une raison additionnalle—pour ne pas déclarer qu'elle était la destination de cet argent est celle-ci: vu que je n'ai jamais payé un seul dollar de cet argent à un membre du parlement, à un sénateur ou à un fonctionnaire du gouvernement, outre mes autres raisons, je crois que c'est là une question qui concerne mes propres affaires entre la compagnie et moi; et comme nous sommes maintenant en procès devant les tribunaux, je suis convaincu que cela aura pour effet de préjuger contre moi les autorités judiciaires en cette cause.

J'ai cru qu'en toute justice tous les faits devraient être consignés dans les "Débats".

M. MIDDLEBRO.

M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, je désirerais vous soumettre un cas qui s'est produit en cette Chambre en 1891, et dont le très honorable chef de l'opposition se souvient probablement. M. Michael Connolly refusait de soumettre ses livres au comité spécial des privilèges et élections. Le rapport du comité fut présenté à la Chambre le 5 juin 1891. On le trouvera à la page 205 des journaux de la Chambre, de la même année, volume XXV. A la date même de la présentation du rapport, sir John Thompson proposa, appuyé par M. Dewdney qu'il fût ordonné à Michael Connolly, le témoin nommé dans le rapport, de comparaître à la barre de la Chambre. Il est donc évident que, dans ce cas, aucun avis n'a été donné.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne suis pas membre du comité. Pour ma part, je n'ai fait que soulever la question d'ordre, et je m'en rapporte à vous, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: En consultant les précédents anglais ainsi que les précédents canadiens, je ne puis trouver un seul exemple où l'on ait donné avis. A ce sujet Bourinot dit, page 559:

Si un témoin refuse de comparaître en recevant l'ordre du président, un rapport est fait à la Chambre de son refus, et il lui est immédiatement ordonné de comparaître.

Mais je n'ai trouvé aucun cas où l'on ait donné avis que la question serait soulevée à une certaine date.

S'il refuse encore d'obéir, ordre peut être donné qu'il soit amené sous la garde du sergent d'armes.

Puis il ajoute:

Une procédure identique est suivie lorsqu'un témoin refuse de répondre à des questions.

Je suis d'avis qu'il n'y a pas besoin d'un avis de motion.

(La motion est adoptée.)

COLIS POSTAUX

M. LEMIEUX: Je viens de recevoir de la "Grain Growers' Association" une lettre contenant une résolution adoptée en faveur du système des colis postaux, et je demanderai à mon honorable ami le ministre des Postes s'il a pris des mesures pour établir au Canada, le système des colis postaux depuis notre dernière discussion à ce sujet?

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): J'ai alors déclaré que je m'occuperais de la question au cours de la session actuelle, et j'y travaille maintenant.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE NAVIGATION RICHELIEU-ONTARIO.

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 14 février, sur la motion de M. Lespérance pour la troisième lecture du projet de loi (bill n° 20), concernant la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario, et sur l'amendement déposé par M. Maclean (York-sud).

M. CARVELL: Lors de l'expiration de l'heure consacrée à la discussion des bills d'intérêt particulier, vendredi soir, je parlais à la Chambre sur l'amendement proposé par l'honorable député de York-sud (M Maclean). Comme l'a dit l'honorable député, depuis des années nous accordons aux corporations d'utilité publique le droit d'émettre presque sans restriction leur capital-actions, et il nous faudra nous mettre à l'œuvre une bonne fois vu que les conditions relatives à la sur-capitalisation des corporations publiques, et spécialement celles d'utilité publique, sont presque intolérables. J'ai été surpris de voir dans les journaux une déclaration faite comme résultat d'une enquête au sujet de la somme énorme de capital-actions émis par les compagnies de messageries, comparée à la somme réelle—une simple bagatelle—placée dans ces compagnies. Je ne me propose pas d'entrer dans le vif de cette question qui devra, si j'ai bien compris, être discutée en temps et lieu, mais c'est là une preuve que nous devons nous enquérir avec soin du montant de capitalisation dont le présent bill permet la possession à cette corporation d'utilité publique.

Une autre raison pour laquelle je crois que les honorables députés devraient voter en faveur de cet amendement, c'est que nous n'avons aucune preuve établissant ce que sont devenus les $5,000,000 d'augmentation alloués à cette compagnie en 1911. Je doute jusqu'à un certain point si tout ce capital a été versé, et dans ce cas, s'il a été entièrement dépensé dans l'intérêt de la compagnie. On nous demande maintenant de lui accorder encore $5,000,000 de capitalisation, soit une augmentation de 50 p. 100, et comme je l'ai dit vendredi soir, après une forte pression exercée dans le comité, les représentants de la compagnie ont pu nous démontrer que, d'ici à un certain nombre d'années, ils espéraient pouvoir dépenser $2,850,000, laissant plus de $2,000,000 dont on ne rend aucun compte. Si l'on permet à ce capital-actions d'être offert au public et s'il tombe entre les mains de détenteurs de bonne foi—ce qui est la grande difficulté, vu que ces messieurs qui reçoivent des actions majorées ont toujours bien soin de voir à ce qu'elles soient vendues au public—et si vous vous adressez à un conseil quelconque ayant juridiction sur ce capital-actions, pour lui demander de réduire les taux, alors l'actionnaire de bonne foi se présente et dit: J'ai payé pour mes actions; j'ai droit aux dividendes, et il serait injuste de réduire les taux au point de m'empêcher de toucher des dividendes sur les actions que j'ai payées au pair. Comme je l'ai dit, cette compagnie a fait un négoce honorable, et nous n'avons pas de preuve que les actions aient été majorées. Nous croyons qu'elle a le droit d'émettre tout le capital-actions nécessaire pour perfectionner ses têtes de ligne, prolonger ses lignes de transport, et mener à bonne fin les projets nécessaires à la réussite de son entreprise, mais les représentants de la compagnie nous ayant dit qu'ils espèrent dépenser moins de $3,000,000 d'ici à un certain nombre d'années, il me semble que l'on devrait placer quelque restriction sur l'émission d'une somme aussi forte de capital-actions que celle qui est demandée par le présent bill. Lorsque l'on prétend que cette compagnie est traitée injustement en comparaison du traitement reçu par d'autres compagnies, je réponds que, de mon temps, jamais, devant le Parlement, n'est venue une compagnie à laquelle ce principe pouvait être appliqué aussi facilement qu'à la compagnie qui fait l'objet du présent débat. Ces messieurs n'ont pas besoin de tout cet argent et la commission des chemins de fer leur accorderait certainement l'autorisation d'émettre leur capital-actions à mesure qu'ils en auraient besoin. On établirait ainsi un précédent sans nuire à personne, et lorsque la prochaine compagnie viendra avec une proposition en l'air, le précédent aura été établi et la question pourra être réglée en conséquence. Il fut un temps où lorsqu'un député demandait que certaines clauses restrictives fussent introduites dans un bill au cours de son étude en comité, il était considéré comme entravant la marche du bill, mais, il n'en est plus de même, parce que le comité des chemins de fer a eu le bon esprit de rédiger ce que l'on a appelé des clauses-types, établissant ainsi un précédent applicable à tous les cas, et le président peut maintenant biffer d'un trait de plume tout article du projet de loi qui n'est pas d'accord avec. . .

M. LANCASTER: Il fait plus que le marquer d'un trait de plume.

M. CARVELL: Il le biffe dans tous les cas, et il y subtitue la clause-type. Je propose que ce bill contienne une clause-type concernant la capitalisation de toutes ces grandes compagnies, et pour les raisons que j'ai données, je voterai en faveur de l'amendement.

M. BRISTOL: Je crois que certains de mes honorables amis confondent certaines idées. Ils semblent ne faire aucune distinction entre une corporation d'utilité pu-

blique, telle qu'une compagnie de tramway, qui a besoin d'une législation spéciale, et qui constitue un monopole—et une compagnie de paquebots, qui peut être légalement constituée en vertu de la loi des compagnies du Canada telle qu'elle existe aujourd'hui. Il sera peut-être un peu ridicule de donner, à cette phase de notre histoire nationale, les raisons de cette distinction; mais il est peut-être bon d'examiner de temps à autre les principes primordiaux et d'en arriver ainsi à une saine conclusion sur la question de savoir s'il est juste, raisonnable et à propos de faire ce qui est suggéré dans le cas actuel. Il y a une double raison pour laquelle, en vertu de la loi des chemins de fer, une compagnie de voie ferrée a une occasion spéciale de s'occuper de ces affaires; d'abord la compagnie de chemin de fer à le pouvoir d'expropriation; c'est-à-dire qu'elle peut pénétrer sur la ferme d'un individu et s'approprier son terrain en payant une compensation raisonnable; elle peut aller dans une ville et y prendre du terrain aux mêmes conditions, et nul ne peut s'y opposer. La compagnie de navigation Richelieu et Ontario ne peut prendre un seul pied de terrain appartenant à un individu. S'il nous faut un quai, il nous faut acheter l'emplacement et payer le prix réclamé par le propriétaire, tout comme un individu qui fonde un journal est obligé d'acheter un emplacement, ou comme celui qui veut fonder un magasin de gros, ou exploiter une ferme doit acheter la propriété. Il nous faut acheter au prix du marché tout ce que nous nous procurons. En second lieu, toutes les compagnies de chemin de fer que je connais en ce pays ont été subventionnées par le gouvernement du Canada, et à juste titre parce qu'elles font un service public, et le public du Canada leur a donné de l'aide, parce que le gouvernement du Canada ne désire pas exploiter tous les réseaux de chemins de fer du pays. Mais le gouvernement préfère réglementer les prix au moyen de la Commission des chemins de fer. Ceci ne s'applique en aucune manière à cette compagnie ni aux autres compagnies de paquebots. Nous achetons nos navires à vapeur, comme tous les autres, aux prix du marché. Nous n'avons pas de monopole. Nous rivalisons avec les autres tout comme les autres gens qui font des affaires. Les lacs sont ouverts à tout le monde. Naturellement, nous subissons l'influence des chemins de fer, car durant l'été, notre seule saison d'exploitation, il nous faut accepter des prix de transport moins élevés que ceux que la Commission des chemins de fer permet aux chemins de fer d'accepter, sans quoi nous n'aurions pas de clientèle. Il n'est pas affirmé que cette compagnie, ni aucune autre compagnie de transport faisant le service de navigation ait causé des torts ou ne traite pas le public avec justice.

J'ai entendu dire que les tarifs des paquebots transatlantiques ont été augmentés de six cents. S'ils l'ont été, la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, ni aucune autre compagnie canadienne n'en est pas responsable et n'en retire pas de bénéfices.

M. CURRIE: N'est-ce pas la compagnie Furness qui a ainsi élevé les tarifs?

M. BRISTOL: Non; ce n'est qu'une des nombreuses compagnies de transport de l'univers. Qu'a fait la compagnie Furness, ou toute autre compagnie? Sous l'inspiration de la population canadienne, elle a placé ses fonds au Canada; elle s'en est servi pour acheter des actions de la compagnie. Du capital anglais a été placé dans cette compagnie. Pourquoi? Parce que la compagnie a pris tant de développement et a besoin de tant d'argent qu'on a cru sage d'attirer des fonds de l'étranger. L'argent est de nos jours l'un des plus grands besoins du Canada. Adressez-vous à votre banque et tentez d'emprunter des fonds, et vous vous en apercevrez.

Lorsqu'une compagnie a une forte mise de fonds, elle a besoin du capital étranger, parce que les vieux pays d'où viennent les fonds ont un excédent, tandis qu'un pays comme le Canada a toujours besoin d'hommes et d'argent. La compagnie Furness n'a aucun intérêt direct ou indirect dans cette compagnie, sauf à titre de bailleuse de fonds, comme toutes les autres. Si son commerce transatlantique a été lucratif, je soumets que le Parlement n'a rien à y voir; c'est des compagnies de navigation canadiennes que nous avons à nous occuper. J'ai tenté de démontrer, avec clairté, je l'espère, qu'il y a une grande différence entre cette compagnie et les compagnies de chemin de fer. Toutes ces dernières jouissent de privilèges spéciaux. Une compagnie de chemin de fer urbain exerce un monopole et jouit d'un privilège, et la municipalité doit avoir la haute main sur ses tarifs. Mais il n'y a pas aujourd'hui en ce pays un seul homme qui ne puisse se rendre au bureau du secrétaire de la Province et obtenir une charte de compagnie de navigation beaucoup plus compréhensive et plus libérale que la charte de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. Ce serait donc dans ce cas une loi d'exception.

On nous apprend qu'en 1845, avant l'adoption de la loi des compagnies, la compagnie Richelieu a obtenu une charte, et elle n'a cessé, contrairement à son propre intérêt, je le soumets humblement, de modifier cette charte, au lieu de tirer parti de la loi générale des compagnies et d'obtenir une charte plus généreuse, comme celle des autres compagnies de navigation. Si vous

ne modifiez pas la loi, vous nous obligerez à obtenir une charte comme celle des autres compagnies de navigation. Voilà ce que nous serons tenus de faire, car nous ne pouvons pas être mis sur un pied d'infériorité envers les autres compagnies. De deux choses l'une : cette proposition participe de la nature d'une législation spéciale, ou elle est purement académique. Si certains députés sont vraiment d'avis qu'il est bon que les compagnies de navigation du pays opèrent des changements, modifions la loi des compagnies et rendons des prescriptions législatives applicables à tous les intéressés, mais n'adoptons pas de loi d'exception à l'égard d'une compagnie qui est de bonne foi, ainsi que les faits le démontrent, et qui fait un commerce légitime.

Un député demande des renseignements au sujet de ces $5,000,000.00 de nouvelles actions. Je sais pertinemment que ces actions ont été payées jusqu'au dernier sou. La compagnie déclare qu'il n'y a pas de majoration. Ce que nous repoussons, ce sont des lois d'exception qui s'appliquent à nous et qui ne s'appliquent pas à nos rivaux, et dont le résultat inévitable sera de nous obliger à renoncer à nos lois organiques dont nous nous enorgueillissons, à titre de plus ancienne compagnie de navigation du Canada, et à nous placer sous les dispositions de la loi générale des compagnies. Quant à celle-ci, si elle était en discussion, il y aurait d'importantes choses à considérer. Il ne faut pas oublier que, ainsi que je l'ai dit, nous n'avons pas le pouvoir d'éminent domaine, nous n'avons pas reçu d'aide de la population—aucune compagnie de navigation n'en a reçu—et nous nous faisons tous concurrence. Que se passe-t-il au printemps? Les diverses compagnies de navigation intérieure, y compris le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern avec leurs bateaux à vapeur, concurrencent le commerce à Port-Arthur, et la compagnie dont les taux de transport sont les moins élevés obtient ce commerce. On ne laisse pas entendre qu'il y a une coalition, qu'il s'est commis des injustices sous l'empire des lois applicables à cette compagnie, de la part de celle-ci ou de toute autre compagnie de navigation.

Dans ces circonstances, je demande instamment qu'on n'applique pas à cette compagnie de loi d'exception. Mais, si l'honorable député est sincère, s'il désire accomplir quelque chose à l'égard des compagnies de navigation, qu'il soumette un projet de loi qui s'appliquera à toutes et qui les mettra toutes sur le même pied.

M. EMMERSON: Je désire féliciter la Chambre, par votre entremise, monsieur l'Orateur, de la présence du représentant de Toronto-centre (M. Bristol). L'honorable député tente de dissiper une confusion d'idées qui, dit-il, existe dans l'esprit de la députation relativement au principe que l'amendement met en jeu. S'il avait été présent depuis trois semaines, il aurait appris que cette confusion d'idées existait déjà; je regrette qu'il ne soit pas arrivé plus tôt afin de chercher à la dissiper. Vu qu'il se sert du pronom "nous", j'en infère qu'il est membre de cette compagnie et je crois qu'il y a lieu de supposer qu'il examine le bill et l'amendement à ce point de vue-là. Au point de vue du public en général l'amendement du représentant d'York-sud me semble très sage. Bien qu'il soit vrai qu'il n'y ait pas de loi générale sur ce sujet, il est bon, même en anticipation d'une telle loi, d'adopter le principe relativement aux divers projets de loi, en attendant que le Gouvernement prenne des mesures pour en rendre l'application générale. Je ne veux pas abuser des instants de la Chambre pour discuter ce principe. Il a déjà été discuté à fond. Je dois dire que je voterai pour l'amendement.

M. TURRIFF: Le représentant de Toronto dit qu'il n'est pas question d'une coalition des lignes de navigation qui concurrencent le trafic à Port-Arthur et à Fort-William. De fait, cette compagnie même a accaparé plusieurs lignes de navigation depuis un an ou deux.

M. BOYCE: Monsieur l'Orateur, l'honorable représentant d'Assiniboïa a déjà pris la parole sur l'amendement.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député a déjà pris la parole sur l'amendement.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Il m'est venu à l'idée que l'opposition qu'on suscite à ce projet de loi est quelque peu irritante, surtout de la part de certains députés. Cette compagnie ne possède pas le privilège ni le monopole dans le sens que comportent ordinairement ces mots. C'est une compagnie de navigation qui transporte la marchandise et les passagers sur nos eaux intérieures. Ainsi que l'a dit le représentant de Toronto, aux termes de la loi fédérale des compagnies, n'importe qui peut obtenir une charte autorisant une compagnie à faire le même commerce. Il me semble qu'il y a une différence facile à voir entre le cas de cette compagnie et celui d'une chemin de fer urbain, d'une compagnie d'éclairage à l'électricité ou de force motrice ou d'une compagnie de chemin de fer. Quant à ces dernières, je crois qu'on est généralement d'avis que le Parlement ou une commission des services publics doit exercer une surveillance sur elles, pour des raisons qui sautent aux yeux de la législature.

Cette compagnie demande seulement à porter son capital de $10,000,000 à $15,000,000 pour les fins légitimes de son entreprise,

non pas pour diminuer la concurrence, mais pour augmenter sa sphère d'activité, le nombre de ses navires ou de ses quais et pour lui permettre de rivaliser avec d'autres. Ce bill ne laisse pas prévoir, et on n'a pas prouvé d'une façon concluante, à mon avis, que l'augmentation du capital de cette compagnie de $10,000,000 à $15,000,000 diminuera tant soit peu la rivalité entre les compagnies ou les particuliers qui font le commerce de transport par eau; c'est tout le contraire. Ainsi que l'a dit le président de la Compagnie, qui fait partie de la Chambre, l'objet formel de cette augmentation de capital est de permettre à la compagnie d'acquérir d'autres bateaux et d'autres quais à Port-Arthur ou à Fort-William et d'agrandir son champ d'opération.

M. MACLEAN (York-sud): Le ministre peut-il me dire combien d'entreprises cette compagnie a déjà absorbées?

M. WHITE: Elle fait concurrence aux compagnies cette compagnie a absorbées, mais je sais que, dès demain, l'honorable député ou toute autre personne, firme ou compagnie qui se constituera en corporation, pourra entrer en concurrence avec cette compagnie. Voilà ce qu'il ne faut pas oublier au sujet de ce projet de loi. Je le répète, il n'est pas question que cette compagnie possède un monopole ni qu'elle possède un privilège au sens ordinaire du mot.

M. MACLEAN (York-sud): Fait-elle concurrence à des compagnies jouissant de privilèges, aux chemins de fer, par exemple?

M. WHITE: Elle fait concurrence aux chemins de fer et à toutes les autres compagnies de navigation des Grands lacs. Le représentant de Toronto a fait observer qu'elle fait concurrence aux bateaux du Canadian-Northern, du Pacifique-Canadien, et qu'elle fera concurrence aux bateaux du Grand-Tronc et à ceux des lignes américaines naviguant de Port-Arthur et Fort-William à Buffalo. Il me semble qu'il répugne à l'intelligence de la Chambre de dire que l'augmentation de ce capital de $10,000,000 à $15,000,000 aura pour effet de diminuer ou de restreindre de quelque façon la concurrence sur les Grands lacs; au contraire. Je le répète, cette augmentation a pour objet de permettre à la compagnie de lutter plus avantageusement qu'elle n'a pu le faire dans le passé contre toutes les autres compagnies faisant le commerce sur les Grands lacs.

Le représentant de Carleton (M. Carvell) a parlé d'une mise de fonds excessive. Il me semble qu'il a employé ce mot dans un sens équivoque. Mise de fonds excessive est une expression dont on se sert en parlant des actions qui se vendent au-dessous du pair, des actions majorées; mais il n'est pas question d'actions majorées dans cette compagnie. Cette-ci a été constituée en corporation il y a un demi-siècle et elle est l'une des compagnies les mieux connues du Canada. On a dit et cela n'a pas été contredit, qu'il n'y a pas un seul dollar d'actions majorées, que chaque dollar de sa mise de fonds a été versé, cent dollars par action. On ne laisse pas entendre que cette compagnie a l'intention de majorer des actions ou d'en émettre au-dessous du pair. Elle n'est pas autorisée à émettre ses actions au-dessous du pair, et si nous lui permettons de porter son capital de $10,000,000 à $15,000,000, les directeurs devront faire en sorte que les actions soient émises à cent dollars par action, parce qu'il ne leur est pas permis de les vendre au-dessous du pair.

M. CARVELL: La compagnie n'aurait-elle pas le droit d'acheter des biens avec ses actions acquittées?

M. WHITE: Je répondrai à mon honorable ami par une autre question. Si une compagnie achète des biens pour lesquels elles paie la somme de $5,000 en espèces, où est la différence si elle donne pour ces mêmes biens cinquante actions acquittées de $100 chacune?

M. CARVELL: Je regrette que mon honorable ami soit aussi innocent.

M. WHITE: Je remercie mon honorable ami. Il sait pourtant, d'après son expérience comme avocat de corporations, qu'une compagnie peut acheter des biens et les payer avec des actions acquittées; ou elle peut les acheter d'une autre manière, cela ne fait pas de différence vis-à-vis la loi. Elle peut payer en espèces et trouver l'argent en émettant ses actions au pair. Je répète qu'il n'y a aucune preuve que cette compagnie se propose de majorer ses actions, ou de les émettre à moins que le pair. Il n'y a pas le moindre fait pour appuyer cette prétention.

M. MACLEAN (York-sud): Il y a l'exemple de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. WHITE: On a dit, et la chose n'a pas été contredite, que la compagnie de navigation Richelieu-Ontario n'avait jamais majoré ses émissions, et il n'y a rien qui fasse croire qu'elle se propose de majorer l'émission présente. Pour juger si mon honorable ami de Carleton est conséquent avec lui-même dans cette affaire, la Chambre me permettra d'appeler son attention sur la loi du 19 mai 1911, concernant cette même compagnie, alors que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) était chef du Gouvernement. La compagnie demandait le pouvoir d'augmenter son capital de $5,000,000 à $10,000,000, et autant que je sache, le Gouvernement ne fit aucune opposition.

M. BOYCE: L'honorable député d'York-sud ne proposa-t-il pas un amendement?

M. WHITE: Je ne le sais; je veux seulement faire voir l'inconséquence des honorables députés de la gauche. Il y a deux ans la même compagnie demandait la permission d'augmenter son capital-social de $5,000,000 à $10,000,000. Je ne blâme aucunement mes honorables amis de la gauche d'avoir alors accordé cette permission. C'était tout juste. En effet, voici une compagnie commerciale qui n'a ni monopole ni privilèges spéciaux, et qui vient demander au Parlement l'autorisation d'augmenter son capital de la somme de $5,000,000 dont elle a besoin, et pourquoi? Pour acheter des vaisseaux afin de mieux répondre aux besoins de son commerce, et afin d'augmenter son capital ainsi que toute autre compagnie et maison de commerce ont été obligées de faire au Canada pendant les quelques dernières années.

Mon honorable ami d'York-sud voudrait que la commission des chemins de fer exerçât une certaine surveillance sur l'émission de ces actions. Je discuterai dans quelques instants la question des compagnies commerciales industrielles en général, mais c'est un principe bien connu que lorsque les actions d'une compagnie à responsabilité limitée, non pas les compagnies qui par leur charte ont des franchises spéciales, dans le sens que ce terme est généralement compris, sont payées à leur pleine valeur de $100 l'action, le public n'a aucune raison de se plaindre. Les créanciers sont protégés parce qu'ils savent que chaque action a été payée $100, et que les dispositions de la loi concernant les compagnies à fonds social ont été observées.

J'arrive maintenant à la question des actions majorées. Les actions majorées sont celles qui n'ont pas été vendues à $100 l'action; c'est-à-dire des actions qui ont été accordées en échange d'une franchise ou de biens qui ont été évalués à un prix exorbitant, à un prix beaucoup plus élevé que celui payé en premier lieu par les organisateurs. Par exemple, je supposerai que les organisateurs d'une compagnie de chemin de fer électrique obtiennent une charte avantageuse, et qu'ils cèdent cette charte et ses privilèges à une compagnie en échange d'un nombre très disproportionné de ses actions. Le public est très intéressé dans cette transaction, parce que les privilèges accordés à la compagnie par sa charte sont soumis à des obligations qu'elle est obligée d'observer, comme par exemple d'établir un service de tramways pour le public, d'étendre ce service à mesure qu'il en sera besoin au moyen d'embranchements, toutes choses pour lesquelles la compagnie a besoin des capitaux autorisés par sa charte. Souvent il arrive, lorsque le public blâme les compagnies de tramways électriques de ne pas donner un service satisfaisant, que ces compagnies répondent qu'elles ne versent que cinq ou six pour cent d'intérêt à leurs actionnaires et qu'il leur est impossible de donner un meilleur service à cause de ces dividendes comparativement petits. Il y a eu probablement quelque chose de fautif dans l'émission première de leurs actions, parce que si elles n'avaient donné qu'un nombre raisonnable d'actions en échange de leurs privilèges, elles auraient eu plus d'argent en caisse, elle n'auraient pas été obligées de payer ces dividendes additionnels à leurs actionnaires ou elles auraient pu obtenir de l'argent pour ces mêmes actions, et ainsi elles auraient été en état de remplir leurs obligations envers le public. La même chose est vraie à l'égard des compagnies d'énergie et de lumière électriques.

Mais on ne peut pas mettre la compagnie de navigation Richelieu et Ontario sur le même pied que ces compagnies. Tout individu, toute compagnie, toute corporation constituée sous l'autorité de la loi générale des Compagnies, peuvent se fonder en concurrence à cette compagnie quand bon leur semblera, et mon honorable ami de Carleton (N.-B.) et ses honorables amis de la gauche savent parfaitement que n'importe qui peut obtenir une charte comme compagnie de navigation avec un capital autorisé de $5,000,000, $10,000,000, $15,000,000 ou $25,000,000, en se conformant à la loi des compagnies à fonds social; que personne ne peut les empêcher et qu'il n'y a aucune restriction—et il ne devrait pas y en avoir—dans le chiffre du capital, parce qu'il est dans l'intérêt du pays et du public en général que ces compagnies aient l'autorisation de faire souscrire tout l'argent qu'elles peuvent légitimement utiliser pour les fins d'un commerce légitime.

Les raisons qui s'appliquent aux compagnies de tramways, d'énergie et de lumière électriques, de même qu'aux compagnies de chemins de fer, qui ont des monopoles, ne s'appliquent pas dans le cas d'une compagnie comme la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. Je ne crois pas que l'on ait jamais posé le principe qu'il faut exercer une surveillance sur l'émission d'actions par les compagnies industrielles. Je crois cependant qu'en Allemagne cette surveillance existe, et je ne serais pas du tout surpris si le jour arrivait bientôt—je n'ai aucun doute que l'on arrivera graduellement à faire des lois dans ce sens—où le Parlement décidera d'exercer une surveillance quelconque sur les compagnies industrielles. Ce sera probablement dans le but de protéger les actionnaires et ceux qui achètent des actions. Beaucoup d'abus ont été commis dans les émissions d'actions majorées par des compagnies industrielles, en d'autres mots par la capitalisation des recettes. Nos compagnies industrielles n'en sont pas encore rendues là, et il me semble que c'est une injustice que de traiter cette compagnie d'une façon différente des autres. On l'a traitée différemment de toute autre compagnie de même genre, et aucune compagnie qui vou-

drait obtenir une charte en vertu de la loi générale des compagnies ne serait traitée ainsi. Le président de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario a dit l'autre soir que les actions de sa compagnie se vendaient à 116. Il a dit aussi qu'elle se proposait d'émettre ses nouvelles actions au pair, et ainsi que je l'ai déjà dit cette compagnie n'a jamais émis d'actions en bas du pair. Lorsqu'une compagnie est cotée, disons à 115, tous les honorables membres de cette Chambre, tant de la gauche que de la droite, savent qu'il lui serait impossible de placer sur le marché et de vendre à cette cote $5,000,000, $3,000,000 ou $2,000,000 d'actions. La cote de la bourse ne s'applique qu'à des quantités limitées qui peuvent être offertes sur le marché d'un jour à l'autre, mais si une compagnie désire obtenir $2,000,000 ou $4,000,000 pour ses entreprises il ne s'ensuit pas qu'elle pourra vendre toutes ces actions au prix auquel elles sont cotées à la bourse. Le chiffre du capital dont elle aura besoin déterminera jusqu'à un certain point le prix qu'elle pourra obtenir.

On a beaucoup parlé de partages de gâteaux, et à ce sujet je veux faire quelques considérations générales, laissant de côté pour le moment les compagnies d'utilités publiques et celles possédant des privilèges spéciaux. C'est un principe de loi reconnu que les directeurs d'une compagnie peuvent distribuer aux actionnaires la réserve de la compagnie, c'est-à-dire tout le surplus de cent cents dans la piastre. Cette condition de cent cents dans la piastre a été faite pour protéger le public et les créanciers de la compagnie, et la réserve appartient aux actionnaires. C'est un point que je voulais faire saisir à la Chambre relativement à ces partages de gâteaux, ainsi qu'on les appelle. Même si les actions étaient vendues à une prime de quinze ou vingt pour cent, cette prime qui va dans la réserve, appartient aux actionnaires de la compagnie et peut leur être distribuée si les affaires de la compagnie vont bien. Mais on a dit que le chiffre du capital qui sera placé dans l'entreprise aura quelque influence sur les taux des transports. Certainement, mais si ce capital est converti en prime ou en réserve additionnelle, il aura un effet semblable sur les taux de transport. Le danger réel n'est donc pas, dans le cas d'une compagnie comme celle-ci, dans l'émission de ses actions au pair ou à une prime légère, mais dans la majoration des actions. Mais, ainsi que je l'ai dit, c'est un danger auquel peut être exposé toute compagnie industrielle au Canada aujourd'hui.

On a dit que les cultivateurs de l'Ouest, les producteurs de grain, avaient intérêt à ce que cette compagnie ne soit pas autorisée à augmenter son capital de $5,000,000. J'aurais cru plutôt que ce fût tout le contraire, et que tous ceux qui dans l'Ouest ont des produits à vendre étaient intéressés à ce qu'il y eût concurrence dans le transport de leurs produits sur les marchés du monde, et, ainsi que je l'ai fait remarquer, cette compagnie doit entrer en concurrence avec toutes les autres compagnies, canadiennes et américaines, le chemin de fer Canadian-Northern, le chemin de fer du Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et tous les vaisseaux américains qui transportent le grain de Fort-William à Buffalo, et de là à New-York d'où il est expédié de l'autre côté de l'océan. Cette compagnie va soulager d'autant les compagnies de chemin de fer. Tous les ans nous souffrons d'engorgement à Fort-William et Port-Arthur, cette année, cependant, moins que l'année dernière.

Laissez-moi vous dire à l'appui de cette demande de relèvement du capital-actions, que les frets ont été plus élevés cette année que l'année dernière. Pourquoi? C'est qu'en effet les bateaux des lignes américaines ont été tellement accaparés par le transport des grains expédiés aux Etats-Unis, par suite de la grande abondance de la récolte, qu'on n'a pu en employer beaucoup parmi eux d'autre manière; et bien que les compagnies canadiennes de navigation aient fait de leur mieux et aient eu une saison prospère, il s'est trouvé en moins grand nombre de bateaux pour faire le service et on a exigé des droits plus élevés. Cette compagnie demande simplement au Parlement l'autorisation qui est accordée dans des centaines et des milliers de cas: de lui permettre en tant que compagnie marchande, d'obtenir de ses actionnaires 5 millions, ce qui la mettrait mieux à même de rendre des services au public canadien. Je ne conteste pas la sincérité de personne, et j'hésite même à dire qu'on a raisonné à faux, car je suis bien persuadé que tout membre de la députation est à même de raisonner tout aussi lucidement que moi, s'il y applique son esprit; mais d'après les apparences et la tournure qu'a prise la discussion, il semble qu'on veuille traiter cette compagnie plus rigoureusement que d'autres. Et j'exhorte la Chambre à considérer sa requête avec la même largeur d'esprit que celle de toute autre compagnie ne demandant la concession d'aucun monopole, d'aucun privilège, mais seulement la liberté de poursuivre ses opérations de compagnie marchande, de compagnie de navigation, concurremment avec d'autres compagnies rivales constituées en vue du transport des produits du Canada.

M. KNOWLES: Le ministre a donné à entendre que la compagnie est l'objet d'un traitement injuste. Connaît-il d'autres compagnies à qui on ait jamais accordé le privilège que réclame cette compagnie? Je fais allusion particulièrement à la disposition l'autorisant à faire de ses capitaux l'usage

qu'il lui plaira. Si ce privilège a été concédé à d'autres compagnies, l'argument a quelque valeur, mais je ne sache pas qu'il existe d'autre compagnie jouissant de pouvoirs aussi étendus sous l'empire d'un acte du Parlement, ou en vertu de lettres-patentes sous le régime de la loi générale des compagnies.

M. WHITE: Cette disposition même figure dans la loi générale des compagnies.

M. KNOWLES: Pour les fins de la compagnie.

M. WHITE: Pour les fins de l'entreprise de la compagnie; mais il serait absolument illégal pour cette compagnie de détourner ses fonds pour une fin étrangère au but de la compagnie. Cette disposition est tirée de la disposition comprise dans la loi générale des compagnies.

M. PUGSLEY: Cela n'est pas possible. L'article 2 vise à permettre à la compagnie d'appliquer comme bon elle l'entendra les fonds non requis pour les fins de son entreprise, ce qui la mettrait en mesure de faire l'acquisition d'actions dans le fonds social d'autres compagnies ou d'en faire tout ce que bon lui semble.

M. BORDEN: Temporairement.

M. PUGSLEY: Cela ne se trouve pas dans la loi des compagnies par actions.

M. WHITE: On ne saurait de prime abord présumer qu'un bureau de direction fera des fonds d'une compagnie un emploi condamnable, sans avoir quelque preuve d'un tel dessein de sa part. Supposons que l'honorable député fît partie du bureau de direction d'une compagnie de cette sorte, et que la compagnie eût fait une émission de trois ou quatre millions de titres, lui rapportant de temps à autre un million, ou un demi-million, ou deux millions, et supposons que cette compagnie ait commencé la construction de navires ou d'installations terminales, mais que, au moment où il lui arriverait un million de dollars il ne se produisît aucune échéance relativement à ces constructions de navires ou d'installations terminales, qu'arrivera-t-il? La compagnie devra ou bien laisser son argent à la banque, sans en retirer aucun intérêt, ou en se contentant du taux qu'on voudra bien lui accorder; ou bien encore, elle pourra placer temporairement ces fonds disponibles et en retirer l'intérêt jusqu'à ce que l'argent soit requis pour le paiement des entrepreneurs qui ont construit les navires ou les installations terminales. Qu'y a-t-il de condamnable là-dedans? Cela équivaut simplement à reconnaître à la compagnie le droit de faire des sommes versées par ses actionnaires l'emploi le plus avantageux qu'elle puisse en faire légitimement et légalement. La disposition ne dit rien de plus. Quelqu'un a-t-il prétendu que la loi des compagnies ne contenait aucune disposition semblable?

M. MEIGHEN: Au moins cinq cas de cette nature ont été signalés à la Chambre par moi-même et l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro).

M. CARVELL: Non pas toutefois, aux termes de la loi des compagnies, mais en vertu seulement de lettres patentes accordées sous l'empire de cette loi.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami a exprimé l'avis que cette disposition se trouve dans la loi des compagnies. Si j'ai bonne mémoire cette loi ne renferme aucune telle disposition.

M. WHITE: Dois-je comprendre qu'il n'a pas été constitué de compagnie sous l'empire de la loi des compagnies, avec le bénéfice de cette disposition?

M. MEIGHEN: Certes, il en a été constitué.

M. PUGSLEY: Je suis bien persuadé qu'il n'en a pas été constitué, car la loi des compagnies renferme une disposition interdisant l'achat des titres d'autres compagnies, et le prêt des fonds à ses actionnaires. Si cet article 2 est adopté, la compagnie pourra faire précisément ce qu'interdit la loi générale des compagnies par actions.

M. BRISTOL: Cela est permis par voie de règlement en conformité des termes de la loi des compagnies.

M. MIDDLEBRO: Le 10 du courant j'ai indiqué plusieurs chartes accordées par le secrétaire d'Etat et contenant les dispositions suivantes:

Placer et administrer les fonds de la compagnie non immédiatement requis en vue de l'acquisition de titres qui seront déterminés en temps opportun;

Placer et administrer les fonds de la compagnie non immédiatement requis de la manière qui pourra être déterminée en temps opportun;

Placer et aliéner les fonds qui ne sont pas immédiatement requis de la manière qu'elle décidera en temps opportun;

Placer et administrer les sommes non immédiatement requises en acquisition des titres et de la manière qui pourra être déterminée de temps à autre.

M. WHITE: Cela se trouve-t-il dans la loi des compagnies?

M. MIDDLEBRO: Oui.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre ne reconnaît-il pas que tout cela est subordonné à la disposition prohibitive de la loi des compagnies par actions?

M. WHITE: L'article de la loi des compagnies par actions auquel l'honorable dé-

puté fait allusion est l'article 168, qui est ainsi conçu:

Une compagnie ne peut employer aucune partie de ses fonds à l'achat d'actions d'une autre corporation, à moins que cet achat ne soit formellement autorisé par la loi spéciale et aussi par la loi de constitution de l'autre corporation.

Telle est la disposition contenue dans la loi des compagnies par actions; mais si la loi spéciale autorise l'achat d'autres titres, cet article n'a pas son application. Voyons ce qu'a fait le ministère dont faisait partie l'honorable député, en ce qui regarde l'achat de titres. Il soulève aujourd'hui la question de ce qu'il désigne la défense faite par la loi des compagnies à toute compagnie de cette sorte, ou d'aucune autre compagnie constituée sons son empire, de faire l'acquisition de titres. Mais, comme je l'ai fait observer à l'honorable député, cette interdiction ne vise pas les compagnies constituées comme celle-ci par loi spéciale. En 1910, cette compagnie même, par la modification d'une loi antérieure, a été autorisée à acquérir le commerce et les titres d'autres compagnies. Je désire établir que ces honorables députés de la gauche ne se montrent pas conséquents dans l'espèce. En 1911, le ministère dont le très honorable leader de l'opposition était le premier ministre,—et je suis loin de vouloir critiquer sa conduite dans les circonstances,—n'a soulevé aucune objection, autant que je sache, lorsque la compagnie s'est adressée au Gouvernement en vue de faire relever le chiffre de son capital-actions de 5 millions à 10 millions, avec la même restriction qu'impose le présent bill: l'assentiment des deux tiers des actionnaires. Aussi, pour toutes les raisons que j'ai dites, savoir que ce n'est pas ici une compagnie privilégiée, une compagnie à monopole, que dès demain une nouvelle compagnie pourrait être constituée en vue du même genre d'affaires, sous l'empire de la loi générale des compagnies, et qu'aucune des objections soulevées par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) n'est d'un grand poids, ou ne légitime le rejet de ce bill, pour toutes ces raisons, dis-je, je soumets que la guerre faite à cette mesure me paraît, pour dire le moins, odieuse, en ce qu'elle fait de cette compagnie l'objet de ses attaques, entre toutes autres susceptibles de recevoir la personnalité civile de notre Parlement, sous l'empire de la loi générale des compagnies. Dès demain les directeurs de cette compagnie pourraient retirer leur demande, et se faire constituer sous l'empire de la loi des compagnies, avec des pouvoirs plus amples en vue de l'acquisition des biens de cette compagnie.

M. TURRIFF: Mais elle ne l'a pas fait.

M. WHITE: Depuis quelques jours, nous avons discuté une question de pure théorie, plutôt qu'une question d'application pratique. Si vous envisagez cette législation au point de vue de la logique et du sens commun le plus ordinaire, vous vous rendrez compte que l'opposition soulevée par ces honorables députés n'a pas sa raison d'être.

M. TURRIFF: Je demande l'application du règlement. L'honorable ministre des Finances ayant eu le loisir de prendre deux fois la parole sur cette question, je demanderai si je suis d'accord avec le règlement en suivant son exemple.

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre des Finances n'a pas pris la parole deux fois sur cette question; mais l'honorable député qui vient de se lever l'a fait.

M. PUGSLEY: Je regrette que l'honorable ministre des Finances cherche, sans peut-être s'en rendre compte, à faire dégénérer ce débat en lutte de partis. Il désigne les adversaires de cette mesure comme étant "de l'autre côté de la Chambre", comme si c'était la gauche qui s'y opposait. En s'exprimant ainsi l'honorable ministre ne tient pas suffisamment compte de l'auteur du projet d'amendement qui est connu comme étant un chaud défenseur de l'honorable ministre.

Il est à regretter que cette question, vu son importance, ne puisse être discutée du seul point de vue de l'intérêt public, quel que soit le parti auquel nous appartenons. L'honorable député de Montmagny (M. Lespérance), qui est l'auteur du bill, parle aussi de ceux qui y font opposition comme étant des membres de la gauche, cherchant à s'assurer par là l'appui des ministériels. Le président de cette compagnie est un membre de la droite, et il semble y avoir ici nombre de députés qui, à titre d'actionnaires de cette compagnie, ont intérêt à l'adoption de ce projet. J'espère bien, cependant, que cela ne les empêchera pas d'examiner la chose du point de vue de l'intérêt public. Mon honorable ami le ministre des Finances dit que l'on se montre plus sévère à l'égard de cette compagnie qu'à l'égard des autres. Je ne le pense pas. Si l'on cherche à entourer cette émission d'actions additionnelles de quelques précautions, c'est plutôt, je crois, parce que cette compagnie est une des grandes entreprises de transport du Dominion. Elle exploite sur le Saint-Laurent; elle a ces temps derniers absorbé des compagnies qui exploitaient sur les grands lacs, de façon qu'aujourd'hui elle a peut-être près de soixante et dix navires à vapeur qui font sur une grande échelle le transport des marchandises et des voyageurs entre Port-Arthur et Fort-William d'une part et, d'autre part, la ville de Montréal. Il semble aussi qu'une des compagnies de navigation de l'Atlantique, la ligne Furness, ait acquis un intérêt dans cette compagnie, si bien que cette dernière a, dans une certaine mesure, la direc-

tion tout au moins du transport de nos produits de l'Ouest sur les marchés de l'univers à partir de Port-Arthur.

M. WHITE: Mon honorable ami prétend-il que cette compagnie ne subira pas la concurrence de toutes les autres compagnies que j'ai mentionnées, si, comme il le dit, elle porte à partir de Port-Arthur les produits de l'Ouest?

M. PUGSLEY: Par ce que l'on a pu voir l'année dernière, cette compagnie s'est fort occupée de fusionnements. Jusque-là, une compagnie très puissante connue sous le nom d'"Inland Lines, Limited", exploitait une ligne de navires à vapeur à partir de Port-Arthur; elle faisait des affaires entre les grands lacs et les ports du Saint-Laurent; or, les actions de cette compagnie-là ont toutes été achetées par celle-ci. Cette compagnie-ci, comme le font voir des entrefilets publiés ce matin dans la "Gazette" de Montréal, aurait acquis les parts de la Niagara Navigation Company, Limited", de la Saint-Lawrence Steamboat Company, Limited, et de la Thousand Islands Steamboat Company.

M. MEIGHEN: Mon honorable ami est-il prêt à affirmer que quelqu'une de ces compagnies faisait, avant d'avoir été absorbée, la concurrence à la compagnie qui les a ainsi absorbées?

M. PUGSLEY: Je ne sais, mais je le crois.

M. MEIGHEN: L'auteur du projet de loi nous a assurés que nulle compagnie rivale n'avait été achetée.

M. PUGSLEY: Si mon honorable ami le sait, je suis bien obligé d'accepter sa déclaration. Les cultivateurs de l'Ouest ont à compter sur la route d'eau pour obtenir des prix de transport raisonnablement bas. Il est donc juste que le Gouvernement et le Parlement puissent avoir sur le capital de cette compagnie et sur ses tarifs le contrôle qu'ils exercent sur les compagnies de chemin de fer. Je ne vois pas pourquoi ils n'exerceraient pas sur cette compagnie le même empire qu'ils ont sur la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ces compagnies sont l'une et l'autre des entreprises de transport, et le public a tout intérêt à ce que le capital et les prix de transport soient aussi bas qu'il est raisonnablement possible de les avoir. Cette compagnie a gagné l'année dernière un profit d'environ 13 p. 100; ce profit, très considérable, a été tiré de ceux qui, dans ce pays-ci, sont obligés d'expédier leurs marchandises par ses navires, et de ceux qui sont obligés de voyager par ses paquebots. C'est à cause de cela, selon moi, que cette compagnie doit être traitée autrement que les compagnies ordinaires. La chose est bien différente dans le cas d'une société industrielle, d'une société qui ne se livre pas au transport des marchandises et des voyageurs. Une compagnie disposant d'un énorme capital et d'un grand nombre d'embarcations de toute sorte, jouira nécessairement d'un monopole, même s'il se fonde quelque autre compagnie pour lui faire la concurrence. Je ne vois pas pourquoi on permettrait à cette compagnie de porter son capital à 15 millions, si elle ne fait voir la nécessité où elle se trouve de construire d'autres vaisseaux et d'autres quais. Comme l'on n'a pas invoqué cette raison, nous pouvons, je crois, raisonnablement supposer que cet argent est destiné à l'acquisition d'autres lignes de navigation et à la création d'un monopole encore plus considérable qu'il n'existe aujourd'hui.

M. MACLEAN (York-sud): Cette compagnie de navigation ne fait-elle pas la concurrence au Pacifique-Canadien?

M. PUGSLEY: Oui.

M. MACLEAN: N'avons-nous pas le droit de décider quel sera le capital de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique?

M. PUGSLEY: Le cabinet a ce droit-là. Mon honorable ami veut sans doute insinuer que le droit du Parlement d'intervenir vient de ce qu'une compagnie de chemin de fer exerce un monopole. La vrai raison de cet empire, c'est qu'il s'agit d'un important service d'utilité publique, à la réglementation duquel le public est profondément intéressé. Peu m'importe que le transport ait lieu par eau ou par terre, le public est profondément intéressé à ce que le Gouvernement ait la haute main sur les prix. Comme l'a fait entendre mon honorable ami d'York-sud, ces lignes de navigation qui desservent les Grands lacs doivent être le moyen de soulager les cultivateurs de l'Ouest, puisqu'elles doivent pouvoir transporter les marchandises de l'Ouest à meilleur marché que les compagnies de chemin de fer tout le temps que dure la navigation. Le ministre des Finances assure que cette compagnie mérite d'obtenir les pouvoirs étendus que l'on se propose de lui conférer par l'article 2. Il dit en effet qu'il doit lui être permis d'augmenter son capital de suite, sans que la commission des chemins de fer ou tout autre corps ait à se prononcer sur les circonstances de l'affaire, et qu'il lui soit permis de plus d'employer à sa guise l'argent dont elle n'a pas besoin pour la construction de quais ou de vaisseaux.

M. WHITE: J'ai dit provisoirement; en attendant que l'argent soit dépensé.

M. PUGSLEY: On sait ce que "provisoirement" veut dire. Cet article signifie simplement que la compagnie peut faire de cet argent l'emploie qu'il lui plaira, jusqu'à ce qu'elle en ait besoin pour le légitime objet de son entreprise. Le Parlement a

voulu, par la loi sur les compagnies, défendre à ces dernières tout prêt de leurs fonds à leurs actionnaires. C'est là, je crois, une sage disposition. Mais ici l'on nous propose de laisser cette compagnie,—c'est-à-dire le bureau des directeurs—faire tout ce qu'il lui plaira de l'argent des actionnaires; le prêter à ceux-ci, par exemple; le prêter sur la garantie des valeurs de quelque autre compagnie, l'employer à l'achat de ses valeurs, en faire l'usage qui leur semblera bon. Ce n'est pas là légiférer comme il convient, et je signale la chose au chef du Gouvernement, à qui incombe la responsabilité des lois soumises à cette Chambre. Quand un actionnaire souscrit des fonds à une compagnie, il doit s'assurer que ces fonds, s'ils ne sont pas requis pour les fins de son entreprise, seront confiés à une banque autorisée ou encore, en attendant, placés en obligations des municipalités ou de l'Etat. Au lieu de cela, on propose qu'en violation du principe énoncé dans la loi sur les compagnies, le Parlement dise aux directeurs de celle-ci: quoique vous puissiez n'avoir pas besoin de plus d'un million ou deux pour le moment, il vous sera loisible de vendre pour 5 millions de ces actions, et si les trois autres millions ne sont pas requis pour les fins de votre compagnie d'ici à une couple d'années, vous pourrez faire de cet argent ce qu'il vous plaira: le prêter aux actionnaires, acheter des parts dans d'autres sociétés, vous assurer par là la direction de leurs affaires; en un mot, agir à votre guise, sans même vous préoccuper de l'objet pour lequel la compagnie a été créée. En l'absence de tout autre corps qui puisse avoir la surveillance des affaires de la compagnie, la commission des chemins de fer est celui qui s'impose dans la circonstance. Le Parlement a confié à cette commission la réglementation des tarifs de nos chemins de fer, de nos entreprises de messageries, de nos téléphones et de nos télégraphes sous-marins. La commission a des spécialistes à son service; elle a le droit de faire venir des personnes devant elle, et je ne vois aucune injustice dans le fait d'obliger cette compagnie à soumettre ses actes à la commission des chemins de fer. Cela ne veut pas dire que la compagnie ait l'intention de faire quoi que ce soit d'irrégulier, mais il s'agit ici, comme on l'a déjà allégué, d'une grande compagnie de transport, et nous demandons au Parlement d'établir qu'en principe, dans le cas du capital de cette compagnie, l'émission des actions sera soumise au contrôle d'un corps désintéressé.

Un mot encore, et j'ai fini. Le ministre des Finances a dit que l'expéditeur canadien avait dû payer six cents de plus par boisseau le transport de son grain à cause du grand nombre de navires américains occupés à desservir l'ouest des Etats-Unis.

M. PUGSLEY.

M. WHITE: Je n'ai fait aucune mention de six cents. J'ai parlé d'une manière générale.

M. PUGSLEY: En ce cas, l'honorable ministre a dit que le prix avait été augmenté, et quelque autre, l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), je crois, a dit de six cents. Qu'est-ce que cela veut dire, sinon que ces compagnies mettront les cultivateurs de l'Ouest à contribution si elles le peuvent. Aussi longtemps que les navires américains portent les marchandises canadiennes, les prix sont bas; mais dès qu'ils s'emploient à transporter les marchandises américaines, le producteur canadien voit les prix monter. Est-ce que ceci ne montre pas la nécessité pour le Parlement de surveiller l'emploi du capital de ces compagnies.

M. WHITE: Comment l'extension à Port-Arthur ou à Fort-William des opérations de cette compagnie tendra-t-elle à élever les prix qui ont cours dans le moment, et qui sont réglés par la concurrence dont j'ai parlé et que connaît l'honorable député?

M. PUGSLEY: Je vais le dire à l'honorable ministre. Jusqu'à une époque comparativement récente, cette compagnie se contentait de transporter surtout les touristes entre Toronto et le Saguenay. Mais aujourd'hui l'esprit du siècle l'a gagné, cet esprit que mon honorable ami semble tant admirer: elle se livre aux affaires qui sont le propre des trusts et des mergers.

Cette compagnie est éprise de ce fusionnement de sociétés, et on constate que l'an dernier, elle s'est activement livrée à cette industrie. N'y a-t-il pas lieu d'appréhender que l'objectif visé par cet énorme accroissement de capital ne soit de donner suite à cette entreprise de fusionnement et que, si nous lui accordons ce privilège, avant longtemps elle poussera si loin cette fusion de sociétés qu'elle aura pour ainsi dire la maîtrise de l'industrie des transports par eau. En tout état de cause, elle réduira sensiblement la concurrence qui existe aujourd'hui; et moins la concurrence sera vive, plus il sera facile de pressurer le cultivateur de l'Ouest relativement à ce qu'il vend et à ce qu'il achète.

M. STEVENS: Les députés ont sans doute été vivement impressionnés par les arguments formulés par l'orateur qui m'a précédé et les autres députés qui demandent que cette compagnie devienne l'objet d'une sorte de surveillance paternelle de la part de la commission des chemins de fer, contrairement à l'usage établi pour les autres compagnies canadiennes. Le député de Saint-Jean (M. Pugsley) a dit et répété que c'est un principe dangereux que d'autoriser cette compagnie à augmenter sa capitalisation. "Loi dangereuse" est l'expression qu'il a

employée. Aux députés qui ont péroré en ce sens je conseille la lecture du chapitre 134 des statuts de 1911, où il figure un article identique à celui inscrit au bill n° 20, et à cette époque l'honorable député siégeait sur les banquettes ministérielles. Alors on ne souleva pas la moindre objection contre cet article d'un projet de loi se rattachant à la même compagnie et autorisant une augmentation de capital de $5,000,000. On a admis ici même que la gestion de cette compagnie a été excellente et tous ceux qui ont participé à la discussion de ce bill ont explicitement et catégoriquement déclaré que cette compagnie figure parmi l'élite de celles faisant le service des eaux de l'intérieur au Canada. Bien qu'en 1911, les députés de la gauche aient inscrit au statut un article similaire, ils prétendent aujourd'hui que si nous prêtons notre appui à cet article, nous trahissons le mandat que nous a confié le peuple canadien, relativement à la protection des intérêts du pays.

A cet égard, une pensée m'est venue à l'esprit, à moi simple profane, et la voici: pourquoi attribuer législativement à la commission des chemins de fer le pouvoir d'administrer de telle façon certaines lois générales, mais le devoir de surveiller les affaires privées de telle ou telle compagnie? A mon avis, pareille disposition est hostile aux plus chers intérêts du pays. Tout le monde le sait, la commission des chemins de fer a plus de besogne sur les bras qu'elle n'en saurait expédier, et malgré cela, on veut lui imposer des tâches qui ne sont nullement de son ressort.

J'abonde dans le sens de certaines observations formulées par le député d'York-sud, en présentant son amendement, et au cours desquelles il a énoncé certains principes au sujet de la capitalisation excessive. A l'adresse de cette compagnie nulle accusation de ce genre n'a été portée. Parmi les compagnies dont la capitalisation est excessive, figurent nombre de sociétés autorisées par les législatures provinciales; et je pourrais citer ici nombre de compagnies minières de la Colombie-Anglaise qui figurent dans cette catégorie, ainsi que plusieurs sociétés autorisées sous l'empire de la loi des compagnies à fonds social du Canada; or, cet amendement qui est censé remédier à cette situation n'atteindra pas une seule de ces compagnies et jamais le Parlement ne saurait établir de précédent tendant à remédier aux conditions qui doivent infailliblement se produire sous le régime de cette loi des compagnies à fonds social. Si les honorables députés sont bien sincères en affirmant qu'il est temps que le Parlement règle cette question, je prêterai toujours volontiers mon appui à toute mesure réglant définitivement cette question de capitalisation excessive au Canada; seulement, il me répugnerait d'inscrire à notre code une mesure législative disparate visant telle ou telle compagnie. Tout ce qu'on a dit jusqu'ici tend à prouver qu'il s'agit plutôt d'animosités personnelles que de l'intérêt public.

M. l'ORATEUR: L'honorable député dépasse les bornes permises en attribuant à ses collègues pareils mobiles.

M. STEVENS: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur, et retire toute parole qui blesserait le règlement. Quand cette question est venue sur le tapis, l'autre soir, le député de Carleton (M. Carvell) prit la parole et pérora à perte de vue, les yeux rivés sur l'horloge. Peut-être était-il sincère, en formulant tous les arguments qu'il a présentés à cette Chambre à d'appui de ses convictions en pareille matière; seulement, le mode qu'il a choisi, dans les efforts qu'il a tentés pour convaincre la Chambre, étaient plus ou moins discutables. L'amendement proposé ne consacre nullement le principe en jeu; mais, quand ces messieurs seront en mesure de nous soumettre une mesure réglant définitivement la question, je leur prêterai volontiers mon appui, si c'est une mesure. Quant à viser telle ou telle compagnie, je prétends que ce serait là mal légiférer, et je tiens à protester ici même publiquement contre pareille procédure.

M. NESBITT: Je n'aurais pas rompu le silence, si le député de Toronto-centre (M. Bristol) n'eût cherché—pour lui emprunter son expression—à dissiper les épais brouillards qui obscurcissaient notre intelligence, en affirmant que ce bill ne saurait être assimilé à un bill des chemins de fer, parce que les compagnies de navigation achètent forcément tout ce dont elles ont besoin. Cela ne fit que m'embrouiller davantage, convaincu que j'étais que les compagnies de chemins de fer doivent aussi acheter. Elles ont, il est vrai, le droit d'expropriation; mais force leur est bien d'acheter, à juste prix, tout ce qu'elles obtiennent. Au dire du ministre des Finances, cette compagnie, étant une société de transports, peut s'assimiler aux sociétés industrielles, et voilà pourquoi nous ne saurions réglementer sa capitalisation; mais avec le député de Carleton je m'accorde à dire que, parce qu'elle est compagnie de transports, nous avons le droit de réglementer ses tarifs tout autant que s'il s'agissait de ceux d'une compagnie de chemin de fer.

Quelques orateurs ont affirmé, cet après-midi, qu'en faisant l'acquisition des compagnies en question, cette société ne supprimait pas la concurrence. Sans doute, ces messieurs n'ont pas voulu nous faire accepter cet argument littéralement, puisque l'élimination de la concurrence, telle est le principal but de cet achat. Le ministre des Finances dit que le premier venu d'entre nous, s'il a de l'argent, pourrait construire des bateaux et organiser une compa-

gnie de transports par voie fluviale. A coup sûr, il aurait bien pu se dispenser de nous dire pareille chose; car, il le sait parfaitement, lorsqu'une compagnie atteint un certain degré de développement, et obtient la maîtrise, non seulement des transports eux-mêmes, mais encore accapare les affluents de ce commerce, la concurrence devient presque impossible aux compagnies plus faibles, et par conséquent l'organisation la plus puissante exerce presque le monopole. A mon avis, l'erreur commise par l'auteur de ce projet en le présentant à cette Chambre dans cette toilette incomplète, c'est le silence qu'il garde au sujet de l'usage que la compagnie entend faire du nouveau capital et la demande de lui accorder toute latitude dans l'emploi de ces capitaux. De ce débat il se dégage un enseignement pour ceux qui s'adresseront, à l'avenir, au Parlement, c'est que l'heure a sonné où nous, qui sommes censés être les représentants du peuple, soucieux des intérêts du public, ne voulons pas laisser se perpétuer cette capitalisation à outrance.

On affirme que la capitalisation de cette compagnie n'est pas outrée. Il est possible que ce soit une compagnie parfaitement légitime, ayant fait un judicieux emploi de ses deniers; mais cela ne compte guère en présence du fait qu'elle élimine la concurrence, depuis quelques années. A l'honorable député qui m'a précédé, et tient à savoir pourquoi nous n'avons pas combattu ce même principe consacré dans le bill adopté en 1911, je réponds qu'à l'instar de tout le reste du monde, nous nous instruisons à la lumière de l'expérience. En 1911, il n'existait pas dans l'esprit du public d'aussi vives inquiétudes au sujet de la capitalisation trop élevée des compagnies ou de leur trop grande puissance. Il règne au fond de l'esprit public une secrète inquiétude au sujet de la trop grande maîtrise des corporations. A mon avis, rien ne demande autant de prudence de la part des législateurs que la législation relative à cette industrie des transports sur les Grands lacs. Nous allons creuser, je l'espère, le canal Welland, à énormes frais pour le coffre public, et cela afin de permettre à ces vaisseaux de faire le service entre Port-Arthur et un terminus aussi près que possible de Montréal. Pourquoi? Parce que nos populations demandent la réduction des frais de transport. Or, s'il existait moins de compagnies de transports desservant Port-Arthur et Montréal, n'y aurait-il pas tendance à relever les tarifs, tendance, certes, bien humaine et dont je ne saurais les blâmer?

Quelqu'un a fait observer, cet après-midi, que les Américains ayant eu de la besogne cette année, pour tous leurs bateaux, les tarifs ont subi un relèvement. N'étant pas directement intéressé, je n'ai pas observé le fait; mais s'il est vrai que les prix de transport ont été relevés, cela prouve quelle prudence il faut apporter dans l'élaboration des mesures législatives tendant à assurer à l'Etat la réglementation de ces compagnies. Je ne me place nullement au point de vue des partis. Je n'éprouve d'animosité ni à l'endroit du député qui a présenté le bill ni à l'égard du député de Toronto, ni envers les membres de la compagnie ou encore ceux qui s'intéressent à ce projet de loi. Mais, après tout, nous sommes ici à titre de représentants du peuple, avec mission de nous acquitter de cette tâche du mieux possible; or, en adoptant pareille loi, nous ne remplisons pas ce devoir. Espérons que le Parlement ne sera plus désormais appelé à accorder de pouvoirs de nature aussi générale, sans préciser l'objectif visé par l'augmentation du capital, ou sans réglementation relative à ce surcroît de capitalisation.

Je m'oppose à ce que les deux tiers des membres présents à l'assemblée d'une compagnie soient autorisés à voter pour le règlement de questions touchant aux intérêts financiers de la compagnie ou des actionnaires. J'ai toujours soutenu que cette disposition doit exiger les deux tiers de la valeur du capital, et je le prétends encore; car il ne faut pas accorder aux directeurs de compagnies les pouvoirs demandés par ce bill. Il est facile de neutraliser l'influence de ceux qui s'opposent aux propositions intéressant les compagnies. Je parle ici de science certaine et tous ceux qui ont des relations avec les compagnies savent toute l'exactitude de mon assertion. Si les directeurs désirent agir dans l'intérêt des actionnaires, ils ne craindront pas une disposition exigeant les deux tiers de la valeur du capital, pour la sanction d'une proposition de nature générale relative à la compagnie. Ces réserves faites, je n'ai plus une seule objection à faire valoir contre le bill. J'abonde dans le sens des observations du député de Vancouver touchant ce rapiécetage législatif. Espérons que de ce débat se dégagera l'importance de créer un corps quelconque qui aura le pouvoir de réglementer sur la capitalisation excessive, non seulement relativement aux compagnies de chemins de fer et à celles d'utilité publique, mais encore à l'égard de compagnies comme celle en discussion.

Je vous assure, monsieur l'Orateur, qu'il n'y a pas de question plus importante aujourd'hui dans le pays que celle que nous discutons maintenant. Si cette compagnie absorbe la Inland Navigation Company, elle contrôlera à peu près tout le transport canadien de Port-Arthur à Montréal.

M. CURRIE: Je ne voudrais pas retarder l'adoption de ce bill, mais je crois que nous perdons peut-être de vue l'objet principal qui a fait naître ce débat, en ayant une discussion académique sur le côté légal de la question. C'est un acte de prudence de la part du Parlement de prendre connaissance de ce bill et de s'informer de sa

signification réelle. Il affecte tous les manufacturiers de la province d'Ontario qui expédient dans le Nord-Ouest; il affecte plus de 8,000 matelots et il peut avoir une influence sur leurs salaires. S'il n'y a pas de concurrence, les salaires baissent naturellement. Sur la rive américaine des Grands lacs, l'United States Steel Company a diminué les salaires à la suite d'une alliance de propriétaires de bateaux et maintenant les salaires y sont inférieurs à ceux du Canada. Ce bill atteint aussi les agriculteurs de l'Ouest. J'ai bien confiance dans les Canadiens et dans leur habileté à diriger des affaires de ce genre. Mais il y a quelque chose relativement à cette compagnie qui ne me satisfait pas complètement. Il y a quelques années, il y avait dans l'Atlantique-nord un grand nombre de navires irréguliers. Sans doute plusieurs de mes collègues ont vu dans les journaux des informations relatives à l'entente pour le fret de l'Atlantique-nord que le Pacifique-Canadien a saisi une occasion de rompre. D'après mes renseignements, un des plus grands facteurs de l'entente de l'Atlantique-nord, pour faire entrer dans l'accord les navires irréguliers qui contribuaient à baisser les taux de fret, a été la compagnie Furness. Depuis que les navires irréguliers ont disparu de l'Atlantique-nord, le fret sur un boisseau de grain de Winnipeg à Liverpool a augmenté de onze cents dans les trois dernières années. Le fret sur une tonne de farine expédiée de Montréal a monté de $1.60 à $4.80.

On affirme que la compagnie Richelieu n'a fait de merger avec aucune de ses compagnie concurrentes. C'est peut-être vrai dans un sens strict. La compagnie de navigation Richelieu et Ontario est en grande partie une compagnie de passagers et elle n'avait pas de concurrents sur le Saint-Laurent. Mais nous constatons que les autres compagnies qui composent le merger de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario ne se font pas concurrence à propos des tarifs. Par exemple l'Inland Line comprenait deux ou trois lignes et la Northern Navigation Co. et l'Inland Line se faisaient concurrence avant d'être absorbées dans le merger. Dans la pratique, cette compagnie contrôlera 80 p. 100 du fret sur les Grands lacs; 80 p. 100 de la main-d'œuvre; 80 p. 100 des marchandises expédiées vers l'Ouest et 80 p. 100 des marchandises expédiées vers l'Est. Depuis quatre ou cinq semaines, des personnes qui ont été actionnaires de la compagnie me disent que des intéressés dans l'entente Furness s'occupent de recruter des mandataires pour l'assemblée annuelle qui doit avoir lieu prochainement en vue d'éliminer les Canadiens. Naturellement s'ils réussissent à se débarrasser des directeurs canadiens, qui comprennent peut-être la nécessité de maintenir les tarifs à un taux raisonnable, et si l'entente Furness peut obtenir la haute main, tout le réseau de nos transports intérieurs sera bientôt sous l'empire de l'accord de l'Atlantique-nord. C'est à cet accaparement que nous sommes opposés et c'est ainsi que je le comprends.

L'amendement de l'honorable député d'York-sud ne touche pas du tout à cette question qui est d'intérêt public. C'est une de ces ententes contre lesquelles nous sommes désarmés légalement. Un jour nous devrons adopter une législation pour régler ces difficultés comme nous en avons une pour les taux de fret des chemins de fer. Dès que la Northern Navigation Co. et l'Inland Line se sont amalgamées, je sais, par mon expérience d'expéditeur, que leurs tarifs ont été augmentés de 20 p. 100. Depuis que la compagnie de navigation Richelieu et Ontario en a pris la direction, il n'y a pas eu d'augmentation. Elle a été administrée avec soin et elle s'est conduite dans l'intérêt du public depuis qu'elle a absorbé cette compagnie. Mais ce que je redoute c'est que les directeurs actuels de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario seront remplacés par des gens appartenant à une nouvelle société qui agira réellement sous l'influence du trust ou de l'accord de l'Atlantique-nord. Il est bon que le Parlement prenne connaissance de ces faits. Mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) veut que la question de l'émission du capital soit confiée à la commission des chemins de fer. Il est nécessaire que cette commission ait le contrôle de tous les tarifs de fret sur les lacs.

On pourra demander quel droit le Gouvernement a-t-il d'intervenir dans une affaire de ce genre? Le Gouvernement a dépensé des millions de dollars dans les ports et les canaux et assurément les armateurs doivent comprendre qu'il faut donner quelque chose en retour pour ces grands travaux publics.

Je ne pense pas que cet amendement aura un effet sur cette question, mais il est bon que le Gouvernement reconnaisse qu'il légifère sur une des mesures les plus importantes qu'il ait eu à dicuter. On a dit qu'aucune objection n'avait été soulevée auparavant pour empêcher cette compagnie d'augmenter son capital. C'est vrai, mais alors la compagnie n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui.

M. MACLEAN (York-sud): Le merger qui a eu lieu a-t-il été payé avec les $5,000,000 additionnels que nous avons autorisés il y a trois ans?

M. CURRIE: Je crois que le merger a été payé en grande partie par le capital dont nous avons autorisé l'émission, mais il n'a pas été payé à la date de l'émission. Les directeurs ont profité de l'émission pour se procurer des fonds et acheter de nouveaux bateaux. Il est essentiel d'avoir

une concurrence pour le fret des Grands lacs, non une concurrence qui prenne l'adversaire à la gorge, mais une concurrence salutaire qui permettte au commerce de se développer. Une bonne concurrence sur les Grands lacs a augmenté le trafic de plusieurs millions de tonnes dans les dix dernières années. Elle a fait naître une grande flotte sur les lacs, mais quand une seule flotte a la maîtrise générale, les petites flottes doivent se tenir à l'écart et prendre ce qu'on leur donne. J'ai lu le rapport de la Farrar Transportation Co. qui a trois chargeurs en acier et j'ai constaté que l'an dernier cette compagnie a gagné 37 p. 100 net. Cela donnera une idée des gains qu'on peut réaliser dans ce trafic. Le capital investi dans la navigation sur les Grand lacs est d'environ $25,000,000 à $30,000,000. L'amendement de mon honorable ami ne fait pas autre chose que d'attirer l'attention du Parlement sur le fait qu'à l'avenir il devra s'intéresser à cette question. Si la nouvelle combinaison élève encore les tarifs de 30 p. 100 le problème des transports deviendra sérieux.

Il est bien malheureux qu'un honorable député de l'opposition, en discutant un bill privé, ait prétendu qu'il devait nécessairement être soutenu par le Gouvernement actuel. Je ne peux pas concevoir qu'une mesure particulière puisse jamais être une mesure gouvernementale. Le ministre qui a la direction du comité et qui a assisté à la discussion, est le représentant, avec le président, de ce comité au Parlement et il est tout naturel qu'il présente les vues du comité à la Chambre. Il est peu convenable pour un honorable député d'essayer de faire de la politique avec un bill privé. Je ne crois pas que l'amendement de mon honorable ami réglera la situation qui est vraiment très sérieuse. Nous attendons avec intérêt les événements qui aurait lieu le 19 courant pour voir si quelques directeurs qui siègent au Parlement seront éliminés du conseil de direction de cette compagnie.

M. GRAHAM: Je désire complimenter l'honorable ministre des Finances sur le fait qu'il patronise ou qu'il se rend responsable des explications données sur les mesures adoptées au comité des bills privés. Mon opinion est que des ministres devraient toujours être prêts à discuter tous les bills qui passent par l'examen d'un comité dont il est un membre influent et que si un bill de chemin de fer est présenté, le ministre des Chemins de fer devrait pouvoir nous renseigner et en discuter les points pour l'avantage de ceux qui n'appartiennent pas au comité des chemins de fer.

Il y a deux points qui ont été soulevés à propos de ce bill. Je refuse absolument de discuter une affaire particulière en me plaçant à un point de vue politique. Je ne l'ai jamais fait comme membre du Gouvernement et je ne me propose pas de le faire comme membre de l'opposition. La première chose à considérer est celle des tarifs et la suivante est celle du capital. L'amendement n'a aucune influence directe sur les tarifs, bien que ce bill, s'il n'a pas de limite, peut amener une augmentation des tarifs. Le problème des tarifs est si complexe, que je ne voudrais pas en ce moment occuper l'attention de la Chambre à le discuter. Les tarifs de chemins de fer et les tarifs océaniques présentent une anomalie au Canada et entre le Canada et l'autre côté de l'océan, que nous n'avons pas pu encore faire disparaître. Par exemple, nous maîtrisons les tarifs sur les chemins de fer transcontinentaux. Ils ont leur ligne particulière de navigation du Canada à Liverpool. Nous pouvons fixer les prix comme nous l'entendons par le moyen de notre commission, jusqu'à l'arrivée des marchandises à la côte, mais la même compagnie, grâce à sa ligne de navigation, fixera les tarifs qu'elle voudra aussitôt que les marchandises seront sur l'océan.

M. MACLEAN (York-sud): Et c'est ce qu'elles font.

M. GRAHTM: Ainsi la haute main nous échappe. Pendant que j'étais ministre, nous avons échangé des correspondances entre le gouvernement canadien, par mon intermédiaire et le gouvernement anglais, sur la possibilité d'avoir un empire commun des tarifs sur l'océan, entre le Canada et l'Angleterre, comme nous l'avons pour les tarifs de chemins de fer. Mais nous n'avons pu encore arriver à une solution. Les autorités anglaises nous ont signalé une grande quantité d'objections, mais je suis d'avis qu'il est possible d'établir un système et une administration pour l'appliquer afin de maîtriser les tarifs entre le Canada et les Iles-Britanniques. On a prétendu que cela détournerait le trafic vers les Etats-Unis. Je crois que ce serait le contraire car, si des tarifs meilleur marché étaient imposés, cela viendrait en aide aux ports canadiens, plutôt que de leur faire du tort.

Cette question des tarifs n'est pas affectée par ce bill ou par l'amendement. Le Pacifique-Canadien a consenti à mettre ses tarifs sous la direction de la commission des chemins de fer. On dit que cette compagnie fait concurrence au Pacifique-Canadien et aux autres chemins de fer; par conséquent, si vous poussez cela jusqu'au bout, vous placez logiquement les tarifs de cette compagnie sous la direction de la commission des chemins de fer, mais il n'y a rien dans le bill ou dans l'amendement qui affecte les tarifs. Je dois dire, en passant, qu'avant longtemps le Gouvernement et le Parlement devront s'occuper de cette question du transport des marchandises par eau et devront trouver un moyen de mettre les

tarifs des compagnies de navigation sur la surveillance de l'Etat, tout comme les tarifs des compagnies de chemin de fer.

Je ne partage pas l'opinion du ministre des Finances quand il dit que parce qu'une compagnie est instituée par lettres patentes, sous l'empire de l'acte des compagnies, elle ne se trouve pas dans la même position, sous le rapport de la maîtrise, qu'une compagnie instituée en vertu d'une charte spéciale. Aux Etats-Unis, presque toutes les compagnies de chemins de fer sont instituées en vertu de lettres patentes et n'ont pas à s'adresser aux législatures ni au congrès; cependant, elles sont sous la juridiction des autorités fédérales et des autorités de l'Etat. Sous ce rapport, je ne prévois donc aucune difficulté.

Nous arrivons maintenant à la question du capital. C'est une question qui n'intéresse pas seulement une compagnie, mais qui est de la plus grande importance pour tout le pays. Il y a quelques années, les Américains, vu l'énorme étendue de leur système de transport et l'incorrigible persistance des compagnies de chemins de fer et de transport à opérer des fusionnements, votaient une loi soumettant le capital de ces compagnies à la commission du commerce entre Etats. Je ne suis pas certain que cette loi ait donné de bons résultats, mais je n'entreprendrai pas de discuter ce point aujourd'hui.

Le problème est trop vaste pour être résolu par une disposition que l'on pourrait ajouter au présent bill ou à un bill quelconque. Toute la question demande à être sérieusement étudiée par la Chambre et si le Gouvernement se décide à soumettre un projet de loi général, ainsi que je crois qu'il en a l'intention, il pourra compter sur mon plus entier concours; je ferai tout en mon pouvoir pour que nous ayons une bonne loi réglementant les opérations des compagnies de transport, par terre et par eau.

Les taux de transport par eau devraient-ils être sous la maîtrise de l'Etat? Si l'honorable député de York-sud croit que cette réforme serait dans l'intérêt du transport, ainsi que plusieurs en ont exprimé l'opinion au cours de ce débat, je lui concéderai que même par le présent bill, nous devrions mettre cette compagnie, relativement au chiffre de son capital, dans la même position que les compagnies de chemins de fer, c'est-à-dire, en laisser la décision au Gouverneur général en conseil et si, plus tard, une loi générale est adoptée, cette juridiction sera enlevée au Gouverneur en conseil et transférée à la commission des chemins de fer, à l'égard de toutes ces compagnies.

Mais même si ce bill était adopté, la commission des chemins de fer n'aurait pas juridiction pour régler cette question. Ce pouvoir ne lui a pas été conféré. Pour conférer cette juridiction à la commission des chemins de fer, le Gouvernement devra obtenir l'autorisation du Parlement pour modifier la loi instituant la commission. L'adoption de l'amendement proposé n'autoriserait pas la commission des chemins de fer à déterminer le chiffre du capital. Je me permets de faire cette assertion, parce que lorsque j'étais ministre, il y a quelques années, je croyais qu'en ajoutant une disposition à un ou deux bills, je donnerais juridiction à la commission des chemins de fer en cette matière, mais je me suis aperçu que je faisais fausse route et qu'il me faudrait commencer par faire amender la loi des chemins de fer, pour conférer ces attributions à la commission. C'est la seule manière d'intervenir et le Gouvernement devra en prendre la responsabilité.

On me taxera peut-être d'une délicatesse exagérée, mais vu que je suis actionnaire de cette compagnie, bien qu'un très faible actionnaire, je m'abstiendrai de voter sur la question.

M. LEMIEUX: L'autre jour, j'ai demandé à l'honorable député de Montmagny (M. Lespérance) qui a pris ce bill sous sa charge, de nous donner un peu plus d'explications sur l'emploi que la compagnie entend faire de cette somme considérable. A mon point de vue, la compagnie Richelieu et Ontario a fait honneur au Canada. C'est une ancienne institution qui a toujours été sagement administrée. Si je m'oppose à cette augmentation du capital, ce n'est pas parce que je suis mal disposé à son égard, mais l'honorable député de Montmagny devrait nous dire ce qu'elle entend faire avec cette somme de $5,000,000. L'autre soir, j'ai posé la même question à l'honorable député de Charlevoix qui est le président de cette compagnie. Il a répondu que la compagnie se proposait d'employer l'argent à établir des facilités terminales à sa tête de ligne, à installer un dépôt de charbon à Toronto et à acheter deux ou trois navires.

M. PELLETIER: Et à installer des facilités terminales à Québec.

M. LEMIEUX: La compagnie est-elle propriétaire de ses quais à Québec? Je considère que les explications données ne sont pas suffisantes. D'abord je ne crois pas que la compagnie ait quoi que ce soit à dépenser pour des facilités terminales à sa tête de ligne; je crois que ces travaux sont exécutés par le Gouvernement. A Montréal, les quais dont se sert la compagnie ne lui appartiennent pas; ce sont les quais de la commission du port et à Québec, si je ne me trompe, ces quais appartiennent à ville.

M. LESPERANCE: Ils appartiennent à la compagnie.

M. LEMIEUX: Je l'ignorais. A Trois-Rivières, les quais appartiennent à la commission du port. Je crois qu'à Sorel ils appartiennent à la compagnie, mais cela est de peu d'importance. En bas de Québec, tous les quais appartiennent au Gou-

vernement et je crois pouvoir ajouter que la compagnie n'a jamais payé un sou pour leur usage. Je passe mes étés à la Malbaie et je sais que les quais et même le phare sont fournis à la compagnie et au public par l'Etat.

La compagnie n'aura donc pas beaucoup de dépenses à faire pour des quais et des facilités terminales. Je serais également très surpris si la compagnie se proposait de construire ou d'acquérir un nouveau bateau pour le service en bas de Québec. Il y a deux ou trois ans, elle a acheté un des plus beaux palais flottants que j'aie vus au Canada ou dans aucun pays. Mais il n'est en service que trois mois par année au plus. Son service cesse à la fin d'août. Il est évident que la compagnie n'a pas l'intention d'acheter un autre de ces palais flottants pour le service en bas de Québec.

Quel emploi fera-t-on de cet argent? On n'a pas encore répondu à cette question. Je répète que je n'ai aucun grief contre la compagnie Richelieu et Ontario, mais je ne vois rien, dans les explications qui ont été données, qui m'autorisent à voter en faveur de cette augmentation du capital, parce que, en fin de compte, les consommateurs et les exportateurs sont ceux qui devront payer l'intérêt de cet argent, sous forme de dividendes aux actionnaires de la compagnie.

J'ai aussi posé une autre question au président de la compagnie, l'honorable député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget). Je lui ai demandé expressément, vers la fin de la séance, si cette compagnie se proposait d'en absorber d'autres. Je lui ai expliqué que le "Herald", de Montréal, prétendait que la compagnie Richelieu et Ontario avait déjà absorbé plusieurs autres compagnies de navigation et qu'elle demandait cette augmentation de capital dans l'intérêt de ce merger. Mon honorable ami nia catégoriquement. Il répondit que le "Herald" n'était pas l'organe de la compagnie et que celle-ci n'avait aucune intention d'absorber les compagnies mentionnées par ce journal. Cependant, j'ai ici la "Gazette" de Montréal, qui publie le rapport annuel de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, et voici ce que j'y trouve:

Le rapport de cette année comprend les recettes, les dépenses, etc., de ses lignes subsidiaires, savoir: La compagnie de navigation Northern; la Inland Line; la compagnie de navigation Niagara; la compagnie de navigation Richelieu et Ontario des Etats-Unis; la compagnie de bateaux à vapeur du fleuve Saint-Laurent; la compagnie de bateaux à vapeur des Mille-Iles.

Et un peu plus loin:

En vertu du marché du 18 mai 1911, qui a été approuvé à une assemblée des actionnaires, le 26 juin 1911, la compagnie a complété l'achat des actions de la compagnie de navigation Northern et de la compagnie Inland Line.

La compagnie, le 1er juin 1912, a aussi acquis toutes les actions de la compagnie de navigation Niagara, de la compagnie de bateaux à vapeur du fleuve Saint-Laurent et de la compagnie de bateaux à vapeur de Mille-Iles, ainsi qu'approuvé par une assemblée spéciale des actionnaires, tenue le 28 mai 1912.

Nous avons là toute l'explication de cette augmentation de capital. Il s'agit simplement du fusionnement des différentes compagnies de navigation du haut du Saint-Laurent. L'honorable ministre des Postes, qui est parfaitement au courant de la situation de Montréal à Québec, sait comme moi que la compagnie de navigation Richelieu et Ontario n'a aucune concurrence dans le bas du fleuve.

M. PELLETIER: Nous sommes très heureux des services que rend cette compagnie.

M. LEMIEUX: Certainement, mais mon honorable ami ne peut prétendre sérieusement que la concurrence ne serait pas une excellente chose? Nous sommes absolument à la merci de cette compagnie. Depuis mon enfance, je voyage sur les bateaux de la compagnie Richelieu et Dieu sait le nombre de compagnies qui ont tenté de lui faire concurrence, entre Montréal et Québec. Elles ont été toutes absorbées, les unes après les autres, et mon honorable ami sait comme moi ce qui en est résulté. Qu'il demande à l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau) ce que nous a valu ce défaut de concurrence. La compagnie Richelieu et Ontario n'encourage que les localités où elle espère réaliser des bénéfices. Elle a fait construire de vastes hôtels d'été à la Malbaie et à Tadousac et accorde des privilèges spéciaux à ces endroits, pendant qu'elle néglige des localités importantes comme Fraserville, représentée par l'honorable député de Témiscouata. Nous nous sommes, à maintes reprises, adressés à la compagnie et nous n'avons jamais pu obtenir un bateau à cet endroit, pendant la saison d'été. Le résultat a été que la Rivière-du-Loup, comme on appelle encore quelquefois Fraserville, a presque cessé d'exister comme endroit de villégiature, sans compter que la ville de Fraserville, en général, souffre du manque de communications par eau.

C'est le résultat du merger de nos compagnies de navigation fluviale. Je tiens à redire que je n'ai aucun préjugé contre la compagnie Richelieu et Ontario, non plus qu'à l'endroit de son président. J'ajouterai même que depuis qu'il a pris la direction de cette compagnie, l'administration de celle-ci n'a laissé aucunement à désirer au point de vue de cette institution elle-même, puisqu'elle a réussi à payer à ses actionnaires un dividende de 13 p. 100 cette année.

M. LESPERANCE: L'honorable représentant de Rouville se trompe en disant que la

compagnie acquitte un dividende de 13 p. 100; ce dividende s'élève à 8 p. 100—13 p. 100 représentent ses recettes, ce qui n'est pas la même chose.

M. LEMIEUX: Parfait, mais 13 p. 100 comme recettes ne sont pas à dédaigner. Je serais fort aise d'administrer une compagnie quelconque qui rapporterait 13 p. 100 de recettes annuelles. Mais si treize est, en général, un nombre malchanceux, on doit avouer qu'il a porté bonheur à la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. Je crois que, si elle tient compte des circonstances, la Chambre devrait adopter l'amendement.

Mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux—on pourrait dire qu'il est encore à la tête de ce ministère, tant il est parfaitement renseigné sur tout ce qui se rattache au problème de transports —a dit qu'il y a deux ans, il avait laissé entendre que nous devrions obtenir du gouvernement de la mère patrie un réajustement des tarifs de transport des marchandises par voies océaniques, qui serait arrêté après entente avec les ministres canadiens. Il ne s'est pas contenté de prôner cette idée, mais il a fait en sorte que, sous la direction de feu le juge Mabee, une correspondance s'engageât entre les autorités des Etats-Unis et le gouvernement canadien dans le but d'obtenir la création d'une commission conjointe chargée d'établir les tarifs auxquels auraient été soumises toutes les compagnies de chemin de fer qui traversaient la frontière des deux pays. J'ignore ce qu'il est advenu de ce projet; n'empêche qu'un homme de la haute compétence du juge Mabee entretint l'idée qu'on devait opérer cette réforme à la première occasion qui se présenterait de l'accomplir.

Les ministres, s'ils ne veulent ergoter inutilement ni même discuter par trop avec les Etats-Unis, pourront facilement débattre cette question des taux de transport des marchandises avec les autorités impériales. J'affirme qu'il a existé un merger énorme qui affectera non seulement la province de Québec, non seulement la province si vaste et dont l'influence est si sensible de l'Ontario, mais encore les cultivateurs de l'Ouest, s'il faut en croire celui qui doit se faire leur porte-parole en cette enceinte. Dieu sait que la tâche du cultivateur est assez lourde à l'heure qu'il est pour que le Parlement, lorsqu'il peut le faire encore, lui accorde un avantage en réajustant les taux de transport dans les Grands lacs et dans le fleuve Saint-Laurent. J'appuierai l'amendement.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Sans entrer dans tous les détails de ce débat, je tiens, avant tout, à corriger la fausse impression que peuvent créer les observations de l'honorable représentant de Rouville (M. Lemieux). Si l'on ne relevait ni ne corrigeait ces affirmations le public pourrait s'imaginer que—conséquence de ce projet de loi ou résultat d'un merger quelconque établi quelque part —la compagnie de navigation Richelieu et Ontario a ignoré un point important de la province de Québec, Fraserville, dans le comté de Témiscouata, et que quelqu'un est responsable de cet état de choses. Que la Chambre me permette de lui rappeler le fait—que comprend parfaitement l'honorable député de Témiscouata—que la Rivière-du-Loup est depuis des années et des années un port d'escale pour les navires de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, et aussi que cet état de choses subsistait longtemps avant que l'ancien gouvernement ne permît à cette compagnie, en 1911, de porter son capital de $5,000,000 à $10,000,000. L'honorable député laisse entendre que cela a nui à la Rivière-du-Loup ou Fraserville.

Je tombe d'accord avec lui; je crois que la Rivière-du-Loup est un point dont on devrait assurément s'occuper. Pourtant, nous devons être justes lorsqu'il s'agit de questions semblables et le comté devrait savoir que cette modification importante s'est opérée dans la route suivie par les steamers de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario et qu'on a omis ce port comme port d'arrêt et cela, avant que la compagnie ne pût s'adresser à cette Chambre—alors que mon honorable ami était ministre et que l'honorable représentant de Témiscouata siégeait en cette enceinte—et qu'elle a réussi à faire modifier sa charte sans protestation aucune de la part de ces deux honorables députés.

M. GAUVREAU: Les circonstances diffèrent.

M. PELLETIER: C'est la seconde fois cet après-midi que nous constatons que nos amis de la gauche ont appris quelque chose. Cependant, lorsqu'ils étaient au timon des affaires, cela leur semblait impossible.

M. GAUVREAU: Nous n'avions pas alors de merger.

M. PELLETIER: Voilà une déclaration surprenante, en vérité. J'avais compris que tous les mergers avaient vu le jour pendant les quinze années de l'administration libérale et je crois que nul ne saura redire à cette assertion. Mes honorables amis ont soufflé mot touchant cette question au temps où la compagnie s'est adressée à eux pour modifier sa charte. Aujourd'hui ils deviennent sages. Je crois que le pays comprendra que, puisqu'ils apprennent tant de choses lorsqu'ils sont dans l'opposition, il vaut mieux les y tenir pour longtemps encore.

M. GRAHAM: L'honorable ministre croit-il que cela est de nature à nous engager à adopter son projet de loi?

M. PELLETIER: Je réponds à une affirmation de l'honorable représentant de Témiscouata. On nous a dit, dernièrement, que les membres de la droite n'ont pas le droit de tenir compte des faits qui se sont produits depuis deux ou trois ans. L'honorable député de Rouville a déclaré qu'il n'y a pas d'autre compagnie qui fait concurrence à la compagnie de navigation Richelieu et Ontario entre Montréal et Québec. En vérité, cette concurrence existe; cependant, je dois ajouter, en toute sincérité, qu'elle est faite par des compagnies dont le service et l'outillage ne sont pas aussi parfaits et qu'elles ne possèdent pas des navires aussi riches ni aussi beaux que le sont ceux que possède et dont se sert la compagnie de navigation Richelieu et Ontario.

Un fait qui ressort de cet état de choses, c'est que cette compagnie, grâce à ses navires, est un concurrent sérieux pour des compagnies de chemins de fer. Tout le monde sait que les taux de transport réclamés par cette compagnie sont moins élevés que ceux exigés par le Grand-Tronc, le Canadien du Pacifique; nul n'ignore que, lorsque l'été arrive, ces compagnies abaissent leur tarif de transport par suite de la concurrence que leur fait la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. On m'informe que c'est bien ce qui se produit dans d'autres parties du pays.

M. LEMIEUX: N'est-ce pas là un argument en faveur de la concurrence?

M. PELLETIER: Oui, peut-être. Mais cela démontre que la concurrence existe aujourd'hui, et c'est le point que je veux établir. Si l'honorable député de Rouville veut faire une comparaison entre le tarif de transport durant l'été et celui du transport durant l'hiver réclamé par le Canadien du Pacifique, il en arrivera à la conclusion que ce dernier doit abaisser grandement son tarif, s'il veut soutenir la concurrence que lui fait la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. Certes, si les opérations d'une compagnie avaient pour effet d'abaisser autant les taux de transport, nous devrions comparer cette compagnie à une bienfaitrice publique. Si nous disions à une compagnie semblable qu'elle n'a pas le droit d'augmenter son capital parce que ses bateaux ont cessé de faire escale à Fraserville, nous commettrions une bévue colossale. Le capital supplémentaire qu'on veut mettre à la disposition de cette compagnie ne représente que $5,000,000 qu'on ajoutera aux $5,000,000 qu'on lui a donnés en 1911. Quel préjudice a causé l'augmentation de 1911? Les directeurs de cette compagnie—ces honorables membres de la Chambre l'avoueront—ont administré les affaires de la compagnie avec beaucoup de prudence et d'une façon très économique. On nous dit que la compagnie possède de beaux hôtels à Tadoussac et à la Malbaie, ce qui est parfaitement vrai, et ces hôtels représentent un actif pour la province de Québec. Dirons-nous à la compagnie qu'elle ne devra plus construire d'édifices semblables aux endroits qui lui rapportent le plus de bénéfices?

Si cette compagnie recevait des subventions de l'Etat, le Parlement se trouverait dans une posture différente quant au cas qui nous occupe. Mais nous ne lui accordons pas de subvention. J'estime que l'argument qu'on a invoqué ici doit s'imposer à l'examen favorable de la Chambre. Il s'agit d'une compagnie importante qui rend de grands services au public. Notre défaveur ira-t-elle jusqu'à ignorer complètement cette compagnie, lorsqu'il s'agit de lui permettre d'augmenter son capital-actions? Nombreux sont les projets de loi qui nous sont soumis par des banques et par d'autres institutions publiques qui demandent qu'on leur permette d'augmenter leur capital; jamais jusqu'à ce jour nous ne leur avons refusé ce privilège. Parlant en mon nom personnel, je crois qu'il y a beaucoup de bon dans ce qu'ont dit l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) quant à l'entente qui doit s'opérer à seule fin d'exercer la haute main sur les tarifs de transport par eau, tout comme on le fait pour les taux de chemin de fer. Mais pourquoi traiter cette compagnie autrement qu'on en agit envers les autres à ce propos? Ayons un projet de loi d'une nature générale qui s'appliquera à toutes ces compagnies; mettons ces dernières sur un pied d'égalité et tout le monde sera traité avec plus de justice.

Quant à la Rivière-du-Loup à laquelle je m'intéresse grandement, parceque—ainsi que mon honorable ami le sait, sans doute—cette localité se trouve dans la division électorale où je suis né—je dois dire que le Gouvernement a fait quelque chose pour améliorer la situation.

On y trouve un steamer—appelé, je crois, le "Mahone"—qui est la propriété de certains habitants de la Rivière-du-Loup; ce navire fait maintenant le service entre la Rivière-du-Loup, Tadousac et autres points. Le Gouvernement a accordé une subvention à la compagnie qui possède ce vaisseau, ce qui a amélioré quelque peu la situation. Je ne puis accepter la raison invoquée par l'honorable représentant de Rouville que le fait seul que les bateaux de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario ont cessé de faire escale à Fraserville a ruiné cette localité. Je n'aimerais pas qu'on crût, sans protestation, que cette ville—très florissante autrefois—soit maintenant sur le chemin de la ruine. Je sais que sa dette est considérable, mais je ne crois pas qu'on doive juger les hommes publics de cette ville d'après les affirmations qu'on a faites ici.

M. GAUVREAU: Comme endroit de villégiature, cette ville est ruinée.

M. PELLETIER: Son importance en cette qualité est diminuée sensiblement. La plupart de ceux qui se rendent à la "Pointe" prenent le chemin de fer; les directeurs de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario déclarent aujourd'hui que, au point de vue des affaires, ils ne retirent aucun profit d'obliger leurs bateaux de faire escale à cet endroit. Ils ne veulent pas agir avec défaveur à l'endroit de ce port, mais personne ne peut blâmer une compagnie qui ne reçoit pas de subvention de l'Etat, et qui ne doit compter que sur ses propres ressources, si elle ne fait arrêter les navires qu'elle possède qu'aux points qui lui offrent des avantages qu'elle juge suffisants.

M. GAUVREAU: Je ne veux que poser une question au parrain de ce projet de loi.

En 1908, un télégramme signé par le député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) fut répandu dans le comté pour établir que si aucun bateau de la compagnie Richelieu n'arrêtait à la Rivière-du-Loup, c'était la faute de l'administration Laurier, et que si mon adversaire était élu et le parti conservateur porté au pouvoir, il arrêterait un bateau à ce port. Or, les conservateurs sont au pouvoir et je n'ai pas encore vu de bateau arrêter à la Rivière-du-Loup. Si le bill devient loi, l'honorable député qui l'a présenté peut-il me promettre qu'il arrêtera un bateau à la Rivière-du-Loup, l'été prochain?

M. MICHAUD: Je demanderai à l'honorable député qui a présenté le bill s'il est possible qu'il arrête des bateaux à la Rivière-du-Loup, à l'avenir? Dans l'affirmative, la population de mon comté et de certaines autres localités du Nouveau-Brunswick se trouverait grandement avantagée. Nombre de mes électeurs ayant des intérêts à Chicoutimi et au Saguenay sont obligés de passer en chemin de fer par la ville de Québec pour se rendre là; mais s'il arrêtait des bateaux de cette compagnie à la Pointe ou à la Rivière-du-Loup, le public pourrait traverser le Saint-Laurent en trois ou quatre heures. Les conditions actuelles sont bien désavantageuses, surtout pour la population de la partie nord du Nouveau-Brunswick.

M. LESPERANCE: Je n'avais pas l'intention de participer davantage au débat, mais on m'a posé certaines questions et je veux aussi rectifier certaines déclarations de l'honorable député de Rouville. Il a dit —et je tiens à le nier—que la compagnie Richelieu avait réuni toutes les autres compagnies de navigation en une seule, pour les besoins du trafic entre Montréal et Québec. Il y a quelques années, deux compagnies: la compagnie nationale de Québec et la compagnie de navigation canadienne furent organisées pour faire le service entre Montréal et Québec. Toutes deux firent faillite. Leurs promoteurs demandèrent à la compagnie Richelieu de les acheter et elle refusa. On forme, aujourd'hui comme avant, des compagnies de navigation devant opérer entre Montréal et Québec, dans le but spécial de finir par les vendre à la compagnie Richelieu.

Quant aux recettes de la compagnie Richelieu, si le député de Rouville veut bien jeter un coup d'œil sur le rapport, il trouvera que les recettes nettes, pour cette année, ne s'élèvent pas tout à fait à un million de piastres. Cela représente un peu moins de 10 p. 100 sur le capital-actions de la compagnie. Elle a déclaré un dividende de 8 p. 100, et ses actions sont cotées à environ 116 sur le marché. Je ne trouve pas que le député de Rouville ait tant à se plaindre qu'une compagnie de navigation si bien administrée réalise environ 10 p. 100 sur son capital-actions.

Quant à l'arrêt des bateaux à la Rivière-du-Loup, n'étant pas directeur de la compagnie, je ne saurais dire si elle va faire de cette localité un port d'arrêt; mais ce que je puis dire, c'est que, ayant pour objet de faire des affaires, elle en fera un port d'arrêt si elle le juge profitable; c'est d'ailleurs sa règle ordinaire de conduite en pareils cas.

M. LEMIEUX: Les bateaux d'une compagnie subventionnée avaient coutume d'arrêter à ce port.

M. LESPERANCE: Je comprends que la subvention accordée par le ministère des Postes fut réduite par le député de Rouville quand il fut ministre des Postes?

M. LEMIEUX: En effet.

M. LESPERANCE: C'est peut-être une des raisons pour lesquelles cette compagnie a discontinué le service de la Rivière-du-Loup. Si, étant ministre des Postes, le député de Rouville s'était montré, pour la compagnie Richelieu, aussi généreux que pour certaine autre compagnie qu'il a subventionnée, jusqu'à concurrence de $20,000 par année; compagnie ayant à sa tête un nommé Camille Pouliot, maintenant juge de la cour supérieure et beau-frère de l'honorable député de Rouville . . .

M. LEMIEUX: J'en appelle au règlement. L'honorable député a tort de dire que j'ai subventionné le steamer.

M. LESPERANCE: Je suis peut-être allé trop loin en disant cela. Cependant, on a toujours compris, à Québec, que l'honorable député était le maître de l'administration.

M. LEMIEUX: L'honorable député n'a pas droit de dire cela, non plus. J'étais un humble membre du cabinet et je ne me suis

jamais prétendu le maître de l'administration.

M. l'ORATEUR: L'honorable député attendant évidemment une décision de ma part, je dirai que cette discussion dégénère en vulgarité.

M. LESPERANCE: Je n'entends pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre à ce sujet; mais je dirai, en terminant, que la compagnie Richelieu sera heureuse de faire de la Rivière-du-Loup un port d'arrêt si le Gouvernement la subventionne aussi généreusement que le gouvernement dont le député de Rouville était membre a subventionné l'autre compagnie.

(La proposition d'amendement de M. Maclean (York-sud) est mise aux voix.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Boyer,	Law,
Buchanan,	Lemieux,
Carroll,	Maclean (York-O.),
Carvell,	McCraney,
Chisholm	McKenzie,
(Antigonish),	Marcil (Bonaventure),
Chisholm	Marcile (Bagot),
(Inverness),	Michaud,
Clark (Red-Deer),	Neely,
Cruise,	Proulx,
Douglas,	Pugsley,
Emmerson,	Reid (Ristigouche),
Fortier,	Richards,
Gauthier	Sinclair,
(St-Hyacinthe),	Turgeon,
Gauvreau,	Turriff,
Knowles,	Verville,
Kyte,	Warnock, et
Lapointe	White
(Kamouraska),	(Victoria, Alta.).—36.
Laurier (sir Wilfrid),	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Aikins,	Currie,
Ames,	Edwards,
Armstrong	Elliot,
(Lambton),	Foster (King's, N.-E.),
Armstrong (York-O.),	Fripp,
Arthurs,	Girard,
Ball,	Hazen,
Barker,	Henderson,
Bennett (Calgary),	Hughes (Victoria-O.),
Bennett (Simcoe),	Jameson,
Blain,	Lancaster,
Blondin,	Lewis,
Borden,	McKay,
Bowman,	McLean
Boyce,	(Queen's, I.P.-E.),
Bradbury,	Meighen,
Broder,	Merner,
Burnham,	Middlebro,
Burrell,	Morrison,
Chabot,	Munson,
Clark (Bruce),	Nicholson,
Clarke (Wellington),	Paquet,
Clements,	Paul,
Cochrane,	Pelletier,
Coderre,	Perley,
Crocket,	Reid (Grenville),
Crothers,	Rhodes,
Robidoux,	Taylor,
Schaffner,	Thoburn,
Sévigny,	Thornton,
Sexsmith,	Tremain,
Sharpe (Lisgar),	Walker,
Shepherd,	Webster,
Smith,	Weichel,
Steele,	White (Renfrew),
Stevens,	Wilcox, et
Stewart (Hamilton),	Wilson
Stewart (Lunenburg),	(Wentworth).—74.
Sutherland,	

(La proposition d'amendement est rejetée, la motion principale adoptée et le bill lu une troisième fois et adopté, et la séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

3e LECTURE.

DU BILL DU CHEMIN DE FER DOMINION-NORD-OUEST.

Nouvelle délibération, en comité général, du bill (n° 68) demandant l'institution civile de compagnie du chemin de fer Dominion-Nord-Ouest.

Sur l'article 3 (capital-actions).

M. BENNETT (Simcoe) propose que l'on modifie l'article 3 en substituant, dans la première ligne, le mot "huit" au mot "dix."

M. LANCASTER: Le bill, tel que rédigé, exige seulement $2,000,000 de capital. Quand nous avons demandé quelle devait être la longueur de ce chemin, l'avocat ayant charge du bill a répondu, à tort, qu'elle devait être de 1,000 milles. Sur ce, nous avons fixé le capital à $10,000,000, en suivant la règle ordinaire, qui est d'octroyer $10,000 par mille J'ai découvert, depuis, que l'avocat avait fait erreur. Si sa réponse avait été conforme aux faits tels que je les comprends la ligne n'aurait dû avoir que 800 milles de longueur et le capital aurait dû être ce que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) demande qu'il soit.

(L'article, modifié selon la proposition, est adopté.)

On fait rapport du bill, et il est lu une troisième fois et adopté.

CANADIAN MEDICAL PROTECTIVE ASSOCIATION.

Délibération, en comité général, du bill (n° 89) demandant l'institution civile de la Canadian Medical Protective Association.—(M. Chabot.)

(Présidence de M. l'Orateur-suppléant.)

M. HENDERSON: Il y a environ dix ans, je recevais une pétition signée par plus de cinquante contribuables de mon comté me demandant de combattre un certain projet

de loi que la Medical Association cherchait à faire adopter. Je ne saurais dire si le bill dont il s'agit maintenant est celui que visait la pétition. Je vais faire lecture de cette pétition et elle sera, ainsi, en la possession de la Chambre. La voici:

Nassagaweya, 5 février 1913.
Monsieur D. Henderson, M.P.,
Ottawa.

Cher monsieur,—Nous, quelques-uns des contribuables de ce township, ayant appris avec appréhension l'intention de l'association médicale de faire adopter des prescriptions législatives qui, à notre avis, créeraient un monopole du mode de guérison, et empiéteraient par là sur la liberté individuelle, vous prions respectueusement, comme notre représentant au Parlement, de surveiller attentivement ses agissements, et d'employer votre voix et votre influence à combattre tout projet de loi qui empêcherait une personne de ce pays de faire son choix entre les différents modes de guérison qui sont à sa portée.

Vos très respectueux,
(Signé): J. W. ADAMSON,

Et environ cinquante autres. Je ne saurais dire si cette pétition a trait au présent projet de loi; mais celui-ci est le seul qui ait jusqu'à présent été soumis à la Chambre à cette session et qui se rapporte à l'association médicale. Je prie donc le parrain du projet de loi de permettre qu'il soit réservé pendant une huitaine, jusqu'à lundi prochain, par exemple, afin que je puisse recevoir des requérants des nouvelles qui me permettront de dire si je dois m'opposer à ce projet de loi. A l'heure qu'il est, je ne saurais relier ce bill à la pétition, mais, vu que c'est le seul qui soit soumis à la Chambre et qui se rapporte au sujet, je suis obligé de suivre cette ligne de conduite. Je demande au représentant d'Ottawa, le parrain du bill, d'expliquer celui-ci, et je le prierai ensuite de permettre qu'il soit réservé.

M. BURNHAM: Je le prierai aussi d'expliquer le projet de loi. Je suis dans le même cas que le député de Halton (M. Henderson). Si le projet de loi a pour objet de créer un monopole il faudra certainement s'y opposer.

M. MACLEAN (York-sud): J'ai reçu des protestations semblables et j'aimerais que le bill fût expliqué.

M. CHABOT: Afin de me rendre au désir du représentant de Halton et d'autres députés, je donnerai de brèves explications concernant la Canadian Medical Protective Association et le projet de loi maintenant à l'étude. L'association existe depuis dix ans, et compte de nombreux membres recrutés parmi les médecins, reconnus par la loi, de toutes les parties du Canada; elle est affiliée à l'association médicale canadienne, la plus importante et la plus influente société médicale du Canada; de fait, c'est une ramification de cette société qui possède une charte fédérale.

Ceux qui demandent cet acte constitutif sont des citoyens éminents, des chirurgiens et des médecins renommés et haut placés de différentes parties du pays. L'objet de l'association est de maintenir la dignité et l'honneur de la profession, d'encourager la bonne conduite, tout en décourageant et en supprimant les pratiques contraires à la dignité professionnelle, inconvenantes et inautorisées.

M. MACLEAN (York-sud): Qu'est-ce qu'une pratique inautorisée?

M. CHABOT: En ce qui concerne la profession médicale du Canada et des diverses provinces, une pratique inautorisée est une pratique contraire à la dignité professionnelle. La conduite des médecins et l'enseignement médical sont, il va sans dire, à l'heure qu'il est, déterminés et réglementés par les lois provinciales; ainsi, dans l'Ontario, nous sommes soumis aux dispositions de la loi d'Ontario concernant la profession médicale.

Un autre objet de l'association est de donner des conseils, de l'aide et de la protection à ceux de ces membres contre lesquels seraient intentées des procédures injustes. De fait, l'objet principal de l'association est de favoriser l'adoption de prescriptions législatives destinées à favoriser la profession médicale, à entretenir l'amitié entre ses membres et à renforcer les liens de fraternité qui existent déjà entre eux. Je puis affirmer au représentant de Halton et aux autres députés qui ont demandé plus d'éclaircissements, que l'objet de l'association est essentiellement de protéger ses membres, et non de s'ingérer dans leur conduite. La députation ne niera pas que les médecins de ce pays ont le droit de se grouper ensemble afin de protéger et de promouvoir leurs intérêts pourvu qu'ils n'empiètent pas sur les droits d'autrui.

M. HENDERSON: J'espère que l'honorable député consentira à réserver le bill pendant une semaine. Rien ne presse. J'affirme à mon honorable ami que je ne combats pas le projet le loi à l'heure qu'il est; j'ai demandé à quelques-uns des signataires de la pétition ce qu'ils veulent réellement dire et quelles sont leurs objections. J'ai en l'idée qu'ils craignent que le projet de loi ne contrecarre certaines de leurs doctrines religieuses au sujet de la guérison et qu'ils n'empiètent sur leurs droits. Même s'il en était ainsi, je voudrais protéger mes électeurs qui nourrissent ces idées. Je puis me tromper, mais à en juger par le nombre de brochures qui m'ont été transmises avec la pétition, je suis porté à croire qu'il y a quelque chose de cela, vu surtout qu'on parle du mode de guérison. J'avoue que je ne vois rien dans le bill qui soit une défense réelle, à moins que cette défense ne soit contenue dans le paragraphe (b)

de l'article 2 qui parle des pratiques inautorisées.

Tout ce que je demande à l'honorable député c'est de réserver le bill pendant une semaine, en attendant que j'obtienne les renseignements en question. Il est fort probable que le bill ne suscitera pas d'opposition énergique, à moins que nous ne recevions d'autres protestations de ces personnes.

M. CHABOT: Afin de fournir à l'honorable député l'occasion d'apaiser les craintes et les appréhensions maladives de ses électeurs très prudents, je ne m'oppose pas à ce que le bill soit réservé.

M. EMMERSON: J'émets l'idée qu'avant de remettre le bill à l'étude, l'honorable député devrait apporter ici les documents que mentionne l'article. Au terme de cet article, nous nous aventurons dans les ténèbres. Il pourrait contenir quelque chose qui empiéterait sur les droits des électeurs de l'honorable député. Ayons ce règlement qui existe déjà et que nous nous proposons de ratifier afin d'en faire la véritable loi organique et le règlement de cette société.

M. HENDERSON: Je désire apaiser les craintes de l'honorable député. J'avais observé que l'article 4 contenait des dispositions très rigoureuses. J'avoue qu'il est rare qu'on nous demande de ratifier la constitution et le règlement d'une société non constituée en corporation, et de leur donner force de loi. Au comité des chemins de fer, lorsque de semblables propositions sont faites, nous les combattons. Mais lorsqu'un bill renferme les noms honorables de ceux qui demandent la constitution de cette société, les noms d'hommes dont quelques-uns ont autrefois fait partie de cette Chambre et que je connais moi-même, le Dr Ruddick et le Dr Lachapelle, ainsi que le Dr Primerose, le Dr King, de Toronto, le Dr Courtenay d'Ottawa, et d'autres que je pourrais nommer, je ne crains rien de semblable à ce dont parle l'honorable député.

M. EMMERSON: Mais il est de votre devoir de savoir ce que vous faites.

M. HENDERSON: Je consens volontiers à fermer les yeux, lorsque je vois les noms d'hommes honorables comme ceux qui demandent l'adoption de ce projet de loi.

(Le comité rend compte de l'état de la question.)

ADOPTION D'UNE LOI CONCERNANT LA GUARANTEE COMPANY OF NORTH-AMERICA.

La Chambre se déclare en comité pour délibérer le bill (n° 31) déposé par M. Baker, tendant à consolider et à modifier les lois concernant la Guarantee Company of Nortn-America.

M. HENDERSON.

Sur l'article 22 (le défaut de remplir la vacance n'invalide pas les actes).

M. GRAHAM: Je suppose que cet article a été étudié à fond par le comité des banques et du commerce. Mais, ne se peut-il pas qu'un certain nombre de directeurs, à cause d'un désaccord sur une question de programme, résignent et que les autres directeurs, étant probablement en minorité, continuent à gérer les affaires de la compagnie? L'article contient-il tout ce qu'il faut pour la protection des actionnaires?

M. PERLEY: Ceci est un article singulier qui s'explique par le fait que la compagnie possède le même droit au terme de sa charte actuelle. Cette compagnie est très ancienne. Il est décrété qu'une majorité des directeurs doit se composer de Canadiens, et afin qu'il puisse y avoir une réunion, le quorum des directeurs a été fixé à trois. Mais l'objection soulevée par l'honorable député au sujet de l'administration des affaires par le conseil qui n'aurait pas complété le nombre des directeurs n'a pas été discutée au comité.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Je puis compléter ce qu'on a dit, en déclarant qu'un article semblable n'a rien d'extraordinaire. Je crois qu'aux termes de l'ancienne loi des compagnies d'Ontario, et aussi aux termes de la loi actuelle—bien que je n'en sois pas aussi certain—les autres directeurs peuvent remplir les vacances qui se produisent dans le conseil dans l'intervalle qui s'écoule entre les assemblées annuelles. La garantie contre un état de choses tel que celui que l'honorable député mentionne serait le fait que la majorité des directeurs demeureraient à leur poste; ils résigneraient difficilement, car ayant la haute main, ils voudraient mettre leur programme à exécution jusqu'à la prochaine assemblée.

M. GRAHAM: La raison donnée par le représentant d'Argenteuil (M. Perley) me paraît bonne — que cette disposition se trouve dans la loi actuelle. Nous ne voulons pas modifier la situation de la compagnie. Cependant, s'il s'agissait d'une compagnie nouvelle, je serais prêt à soutenir qu'il doit y avoir une sauvegarde afin que les directeurs soient obligés de remplir les vacances dans un délai déterminé.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une troisième fois et adopté.)

3e LECTURE

DU BILL DE LA BURRARD INLET TUNNEL AND BRIDGE COMPANY.

La Chambre se déclare en comité, sous la présidence de M. l'Orateur-suppléant, pour délibérer le bill (n° 87), déposé par M. Stevens, concernant la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company.

M. GRAHAM: Le représentant de Vancouver nous dira-t-il quelle est la situation de cette compagnie? Si mes souvenirs sont fidèles, c'est une entreprise qui a provoqué une grand débat en Chambre et au comité, pendant la dernière session. Il y avait une compagnie municipale, si je ne me trompe, et une compagnie particulière, et elles en sont venues à une entente en vertu de laquelle ce pont devait être construit et un certain gouvernement devait accorder de l'aide. A-t-on accompli quelque chose de pratique? S'est-on mis à l'œuvre, ou bien ces intérêts sont-ils encore en conflit?

M. STEVENS: Le dernier obstacle qui a empêché de commencer la construction a été enlevé il y a quelques jours par l'approbation des plans par le département des Travaux publics. Le Gouvernement et la compagnie, qui, soit dit en passant, est entièrement composée de représentants de municipalités, ont discuté longuement la largeur de l'arche du pont et son évaluation. Ce point a été réglé, et les plans, qui sont faits par sir John Wolfe Barry, de Londres, sont maintenant en route. Ces plans ne pouvaient être terminés avant que le Gouvernement eut finalement décidé la largeur exacte et l'élévation de l'arche du pont. Ce point étant réglé on s'attend que la construction commencera très prochainement. J'ajouterai que les plans des piliers ont été approuvés, de sorte qu'il n'y aura plus de délais, et considérant l'importance de l'entreprise je crois que l'on a procédé avec autant de vitesse qu'il était possible pour mettre les choses au point où elles sont rendues. J'ajouterai encore qu'il n'y a environ un mois seulement les municipalités ont voté la somme additionnelle nécessaire pour compléter les vingt-cinq pour cent de capital payé, afin de commencer la construction. Ce capital additionnel a été voté tout dernièrement, et je crois que tous les obstacles à la construction du pont sont maintenant disparus.

M. GRAHAM: Est-ce que la compagnie particulière qui avait entrepris la construction est disparue?

M. STEVENS: Il était impossible pour ces municipalités d'organiser une compagnie pour construire le pont, de sorte qu'il a fallu que cinq personnes, possédant juste le nombre d'actions suffisants pour former la compagnie obtinsent la charte, mais la ville de Vancouver, le district de Vancouver-nord, et le district de Vancouver-ouest, de même que la municipalité de Burnaby, sont propriétaires de toutes les actions, à l'exception de quelques-unes que possèdent ces particuliers, qui les remettront lorsqu'on le leur demandera.

M. GRAHAM: Est-ce que le Gouvernement n'avait pas voté une subvention à cette compagnie particulière?

M. STEVENS: A la compagnie V. W. & Y,. pour la construction de ce pont, mais l'année dernière cette subvention a été portée à la compagnie du tunnel et pont Burrard Inlet. Il n'y a qu'un point du détroit où ce pont peut être construit, et ces deux compagnies ont conclu à ce sujet une entente qui est déposée au ministère des Chemins de fer, et de cette façon toutes les difficultés en rapport avec la construction du pont sont maintenant disparues.

M. GRAHAM: On se proposait d'établir un certain nombre de voies sur ce pont. L'honorable député peut-il me dire quelles voies, voies de chemins de fer, de tramways électriques ou autres traverseront ce pont en vertu de cette loi?

M. STEVENS: Ce sera un pont pour les véhicules, les chemins de fer et les tramways électriques.

(Le comité fait rapport du bill, qui est lu pour la troisième fois et adopté.)

3e LECTURE

DU BILL DES LIGNES D'EMBRANCHEMENT DU CANADIAN NORTHERN.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 97) déposé par M. Sharpe (Lisgar), relatif aux lignes d'embranchement du Canadian Northern.

M. LANCASTER: C'est un simple renouvellement de la charte. Cette charte a été accordée en 1911 et c'est la première fois qu'on demande de la renouveler. Le comité des chemins de fer n'a apporté aucune modification au bill. Il est exactement comme il doit être. Nous n'y avons pas ajouté les articles généraux concernant la maîtrise des grandes routes et des énergies électriques par les municipalités, parce que ces articles avaient déjà été insérés dans la loi de 1911.

M. GRAHAM: Cette loi donne l'énumération des lignes de chemins de fer autorisées par ce renouvellement. L'honorable député peut-il nous dire à quelle lignes ce bill s'applique?

M. LANCASTER: Il y en a un bon nombre.

a) A partir d'un point situé sur l'embranchement Oak-Point du chemin de fer Canadian-Northern à ou près Grosse-Ile, allant de là dans une direction généralement nord et ouest jusqu'à Grand-Rapids, près de la tête du lac Winnipeg, avec un embranchement à partir de cet endroit et allant jusqu'à un point sur la baie de l'Esturgeon (Sturgeon Bay), sur le lac Winnipeg;

b) A partir d'un endroit situé à ou près Wassewa, et de là en traversant Deloraine, Hartney et Rossburn, ou les environs, jusqu'à un point à ou près Ethelbert;

c) A partir d'un endroit situé à ou près Yorkton, et allant de là dans une direction

généralement nord jusqu'à un point situé à ou près Hudson-Bay-Junction;

d) A partir d'un point situé à ou près Craven, et allant de là dans une direction généralement nord-est jusqu'à un point situé à ou près Hudson-Bay-Junction;

e) A partir d'un point situé à ou près Craven, et allant de là dans une direction généralement est jusqu'à un point sur l'embranchement Rossburn du chemin de fer Canadian-Northern à l'est de Yorkton;

M. GRAHAM: L'embranchement de Rossburn a-t-il été construit en partie?

M. LANCASTER: Je ne le crois pas, mais je n'en suis pas sûr. (Continuant à lire):

f) A partir d'un point situé à ou près Craven, et allant dans une direction généralement nord, par voie de Humboldt, jusqu'à un point situé à ou près Prince-Albert;

g) A partir d'un point sur le chemin de fer Qu'Appelle, Long-Lake et Saskatchewan, à ou près Davidson, et allant de là dans une direction généralement est, en passant au nord du lac Last-Mountain, jusqu'à un raccordement avec la ligne autorisée par l'alinéa d);

h) A partir d'un point situé sur la ligne construite du chemin de fer Canadian-Northern entre Brancepeth et Kinistino, et allant de là dans une direction généralement nord-est jusqu'à la Mission-du-Pas;

i) A partir d'un point sur la ligne autorisée par l'alinéa (d) dans ou près le township 40, rang 7, à l'ouest du méridien principal, et allant de là dans une direction généralement ouest et nord-ouest jusqu'à un point sur la ligne construite du chemin de fer Canadian-Northern à ou près le lac du Brochet (Jackfish);

j) A partir d'un point situé à ou près Moosejaw, et allant de là dans une direction généralement nord-ouest jusqu'à un point situé sur la ligne Vegreville-Calgary du chemin de fer Canadian-Northern entre Camrose et Stettler;

k) A partir d'un point sur la frontière internationale dans le rang 7, à l'ouest du quatrième méridien, et allant de là dans une direction généralement nord-ouest à travers ou près Medicine-Hat jusqu'à un point sur la ligne autorisée du chemin de fer Canadian-Northern, près ou à l'ouest de Battleford;

l) A partir d'un point à ou près Macleod, et allant de là dans une direction généralement nord-est jusqu'à un point sur la ligne Saskatoon-Calgary du chemin de fer Canadian-Northern dans ou près les rangs 1 à 4, à l'ouest du quatrième méridien;

m) A partir d'un point sur la ligne autorisée Maryfield-Lethbridge du chemin de fer Canadian-Northern dans ou près les rangs 1 à 4 à l'ouest du quatrième méridien, et allant de là dans une direction généralement ouest et nord-ouest, en passant à travers ou près Cardston et Fishburn, jusqu'à un point à ou près Pincher-Creek;

n) A partir d'un point sur la ligne autorisée Maryfield-Lethbridge du chemin de fer Canadian-Northern, dans ou près les rangs 8 à 10, à l'ouest du quatrième méridien, et allant de là dans une direction généralement nord-ouest, en passant à travers ou près Taber, jusqu'à un raccordement avec la ligne autorisée par l'alinéa l);

o) A partir d'un point sur la ligne autorisée Maryfield-Lethbridge du chemin de fer Canadian-Northern entre les rangs 1 et 5, à l'ouest du quatrième méridien, et allant de là dans une direction généralement nord-ouest jusqu'à un point situé à ou près le township 17, rang 18, à l'ouest du quatrième méridien et de là allant dans une direction nord-ouest et ouest en suivant la vallée de la rivière au Mouton (Sheep River) jusqu'à un point situé sur le côté ouest du rang 6, à l'ouest du cinquième méridien;

p) A partir d'un point situé à ou près Lloydminster, et allant de là dans une direction généralement nord-ouest jusqu'à un point dans ou près le township 54, rang 5, à l'ouest du quatrième méridien, et allant de là dans une direction généralement nord-ouest et ouest jusqu'à un point situé à ou près Bruderheim;

q) A partir d'un point sur la ligne autorisée du chemin de fer Canadian-Northern à Esclaves, entre Morinville et la limite nord du township 61, et allant de là dans une direction généralement ouest jusqu'à un point dans le township 56, rang 8, à l'ouest du cinquième méridien;

r) A partir d'un point sur la ligne autorisée du chemin de fer Canadian-Northern à ou au nord de Fort-Pitt, et allant de là dans une direction généralement nord et ouest, en passant au sud du lac La Biche, jusqu'à un point sur la rivière Athabaska.

Telles sont les lignes qui ont été autorisées en 1911, et dont l'existence est continuée par ce premier renouvellement.

M. GRAHAM: Mon honorable ami sait-il quelle est la longueur de tous ces embranchements? Le réseau paraît considérable.

M. LANCASTER: J'en avais le chiffre au comité des chemins de fer, mais je ne l'ai pas ici. Je dois dire qu'au comité des chemins de fer j'ai fait un calcul de la capitalisation, qui à $10,000 du mille donne $15,000,000, et j'ai trouvé que la longueur en milles s'accordait assez bien.

M. GRAHAM: Tous ceux qui ont étudié la question savent que le besoin se fait surtout sentir dans l'Ouest de lignes d'embranchements. La difficulté que j'ai toujours rencontrée, et que mon successeur rencontre, je suppose, a été d'amener les compagnies de chemins de fer à construire les embranchements pour lesquels elles ont obtenu des chartes. Il est presque impossible de faire construire ces embranchements aussi rapidement que la population le demande.

M. COCHRANE: Cette compagnie construira certainement ces embranchements.

M. GRAHAM: Je crois qu'une très forte pression a été exercée sur la compagnie pour l'engager à construire certains embranchements promptement. Je crois que la construction d'un de ces embranchements a été commencée, celui que j'ai mentionné.

M. LANCASTER: La compagnie a dit qu'elle avait commencé un embranchement, mais j'ai oublié lequel.

M. GRAHAM: Il n'y a aucun doute que la rareté de l'argent dans le moment, rareté imaginaire ou réelle, est une raison qui empêche la construction rapide de ces embranchements. Mais le devoir du Parlement est d'insister aussi fortement que possible pour que les plus importants de ces embranchements soient construits le plus tôt possible. Je n'ai jamais pensé qu'en enlevant sa charte à une compagnie, on aidait à la construction du chemin de fer, et on m'a critiqué assez vivement pour avoir exprimé cette opinion. Si les grandes compagnies ne peuvent pas construire ces lignes d'embranchement assez rapidement, aucune autre personne ne le peut. Cela n'empêche pas que le Parlement ait un devoir à remplir, car lorsque nous encourageons l'immigration vers ces nouveaux territoires, nous devons en même temps faire tous nos efforts pour y établir des communications faciles par chemin de fer.

(Le comité fait rapport du bill qui est lu pour la troisième fois et adopté.)

3e LECTURE

DU BILL DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SHUSWAP A OKANAGAN.

La Chambre se forme en comité pour discuter le bill (n° 82), déposé par M. Green, relatif à la compagnie du chemin de fer de Shuswap à Okanagan.

Sur l'article 1 (convention avec la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien).

M. GRAHAM: Cet article parle d'une loi qui aurait été passée en 1890 sous le titre de chapitre 47.

M. LANCASTER: Ce statut autorise la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à ne pas suivre les obligations imposées aux autres compagnies par les articles 361, 362 et 363 de la loi des chemins de fer, dans la preuve qu'elle est obligée de faire que ses actionnaires consentent à la fusion avec cette compagnie.

Afin d'être conséquents, nous avons édicté que, bien que la compagnie du cehmin de fer de Shuswap à Okanagan soit tenue de fournir la preuve en conformité de ces articles, la compagnie du chemin de fer du Pacifique n'est tenue de le faire que dans la mesure requise par sa charte.

M. GRAHAM: Cette disposition particulière de sa charte lui assure-t-il quelque avantage par rapport à quelque autre des grandes compagnies de chemins de fer, en matière de fusionnement ou autre?

M. LANCASTER: Non, elle l'oblige seulement à fournir la preuve de l'assentiment de ses actionnaires sous une forme légèrement différente de celle prescrite par les articles 361, 362 et 363 de la loi des chemins de fer. Les autres compagnies doivent se laisser guider par les prescriptions contenues dans ces articles; quant à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, il suffit que l'assentiment des actionnaires soit obtenu en conformité de sa charte.

M. GRAHAM: Sans doute l'honorable député a remarqué que c'est là une connaissance de date très ancienne: 1886?

M. LANCASTER: Oui, la compagnie a été constituée en 1886, aux termes du chapitre 82, puis elle en est restée là jusqu'en 1891. Mais elle est loin d'être morte; le chemin de fer est construit. Ce n'est pas un renouvellement, ce bill a simplement pour objet de maintenir l'entente conclue avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Il ne lui confère pas le droit de s'appliquer à l'établissement d'autres voies ferrées.

M. GRAHAM: L'honorable député peut-il nous dire quelle est la longueur de cette voie ferrée?

M. LANCASTER: Sur-le-champ je ne puis l'indiquer avec précision.

(Rapport est fait du bill, qui est lu une 3e fois et adoptée.)

3e LECTURE

DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN-DU-NORD DE QUEBEC.

La Chambre passe en comité à l'examen du bill (n° 99), déposé par M. Guilbault, concernant la compagnie du chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec.

Sur l'article 2 (lignes de chemins de fer autorisées).

M. GRAHAM: De quoi s'agit-il?

M. LANCASTER: Cette charte est pour partie en renouvellement d'une charte antérieure, en même temps qu'elle autorise la construction de nouvelles lignes. Le paragraphe a) de l'article 2 est en renouvellement d'une autorisation antérieurement accordée à l'égard de certaines lignes, et le paragraphe b) autorise la construction de nouvelles voies.

M. GRAHAM: Le paragraphe b) me suggère une question au sujet du projet du Canadien-du-Nord de Québec à l'est de Montréal. Si j'ai bonne mémoire, lorsque les obligations de la ligne furent garanties de Port-Arthur à Montréal, il fut dicté que, si le Gouvernement le jugeait expédient, le Canadien-du-Nord devrait conclure un traité quelconque pour un échange réciproque de trafic avec le chemin de fer Intercolonial à l'est de Montréal. Cette idée a-t-elle pris corps, ou le présent projet de loi signifie-t-il dire que l'on veut se faire autoriser à construire à partir de Montréal

à Lévis une ligne dont le tracé serait parallèle à celui de l'Intercolonial?

Faut-il en conclure que, en toute probabilité, il ne sera pas conclu d'arrangement entre le Gouvernement et le Canadien-du-Nord, en vue d'un échange réciproque de trafic? Cela soulève cette autre et plus importante question de la convention qui existe avec le Grand-Tronc à l'heure qu'il est. Cette dernière compagnie a-t-elle laissé voir qu'elle serait désireuse de rompre ce traité conclu avec l'Intercolonial, ou, au contraire, se conforme-t-elle rigoureusement à ses stipulations? Peut-être l'honorable ministre aurait-il plus d'aise à me répondre si je lui posais la question sous cette forme-ci: le Grand-Tronc observe-t-il les stipulations du marché aussi exactement que jamais? Il est parfaitement connu que depuis des années des arbitres cherchent à régler cette question Quant à moi, je suis bien d'avis que les travaux de cette commission devraient prendre fin très prochainement. Ce que je tiens à savoir, c'est s'il y a lieu de prévoir la conclusion de quelque arrangement avec le Canadien-du-Nord en vue de l'échange réciproque de trafic à l'est de Montréal?

M. COCHRANE: Aucun arrangement n'a été conclu. La question a été discutée plus ou moins, mais il n'est pas encore décidé si le traité comprendra la ligne à partir de Montréal, ou à partir de Québec seulement. Quant à dire si la compagnie du Grand-Tronc observe ou non les stipulations, c'est assez difficile. Le bureau d'administration de l'Intercolonial prétend que non. En ce qui regarde l'allusion au conseil d'arbitrage, beaucoup de retard a été occasionné par l'indisposition du principal arbitre, M. Shepley. M. le juge Falconbridge m'écrit que l'arbitrage prendra fin dans quelques jours. Certaines questions n'ont pas été définitivement réglées.

Sir WILFRID LAURIER: Certes, il est fort à souhaiter que le chemin de fer Canadien-du-Nord, après avoir atteint Montréal avec ses lignes de l'ouest, pousse jusqu'à Québec et aux Provinces maritimes. D'autre part, il n'est pas facile de trouver où faire passer un nouveau chemin de fer reliant Montréal à Lévis. Déjà on y compte trois lignes: le Grand-Tronc, de Montréal à Richmond et Richmond à Lévis; l'Intercolonial utilisant la voie du Grand-Tronc jusqu'à Sainte-Rosalie, avec embranchement sur Lévis, et le Delaware-et-Hudson, l'ancien chemin de fer de la Rive-Sud, qui longe le Saint-Laurent jusqu'à Lotbinière et doit également être prolongé jusqu'à Lévis. Dès lors, un quatrième chemin de fer devrait nécessairement faire double emploi avec une de ces lignes, sinon avec deux, et il serait très à propos que des mesures fussent prises en vue d'obtenir des droits de circulation sur une des voies déjà établies.

M. COCHRANE: Il nous faudrait donner avis des arrangements pris au sujet du trafic afin d'obtenir là des droits de circulation, et tant que ces arrangements n'auront pas été pris, je ne pense pas que nous devions intervenir. Puis le Canadien-du-Nord ne pourrait sortir de Montréal, il lui faudrait traverse le fleuve et opérer un raccordement dans Montréal, s'il veut éviter d'établir une voie pour son propre compte. Au reste, le Canadien-du-Nord a déjà son chemin de fer de Montréal à Québec sur la rive nord.

(Rapport est fait du bill, il est lu une troisième fois et adopté.)

3e LECTURE.

DU PROJET DE LOI CONCERNANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE NIAGARA A SAINTE-CATHERINE ET TORONTO.

La Chambre passe en comité à l'examen du bill (n° 102), déposé par M. Wilson (Wentworth), concernant la compagnie du chemin de fer de Niagara à Sainte-Catherine et à Toronto.

Sur l'article 1:

M. LANCASTER: C'est ici une compagnie qui fait un certain travail de construction chaque fois qu'elle obtient un renouvellement de sa charte. Elle traverse un pays où l'expropriation coûte cher. Elle a construit un certain nombre de milles de chemin de fer électrique dans le district de Niagara, toutes les fois que sa charte est renouvelée, et en cela elle donne un bon exemple aux autres compagnies de chemin de fer. Elle est maintenant à construire sa voie ferrée de Niagara à Sainte-Catherine et de Queenston à Niagara.

M. WILSON (Laval): N'est-ce pas à travers le paradis terrestre qu'elle passe?

M. LANCASTER: Je ne dirai pas le paradis terrestre, mais le jardin du Canada. C'est la demande ordinaire en renouvellement, et on a poussé les travaux depuis la dernière demande en renouvellement.

(Rapport est fait du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

3e LECTURE.

DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DOMINION TRUST.

La Chambre passe en comité à l'examen du bill (n° 10), déposé par M. Stevens, concernant la compagnie Dominion Trust.

(M. l'Orateur-suppléant présidant.)

M. GRAHAM: Je comprends bien la portée des modifications qui ont été faites à

ces articles du bill qui ont subi des amendements, certaines mesures doivent être prises par voie de règlement, plutôt que directement sous l'empire du bill suivant sa rédaction première, à savoir du consentement des actionnaires ou des directeurs.

M. AMES: Cette disposition sur le sujet des actions au porteur a été calquée exactement sur les modifications opérées par la Chambre au bill (n° 9) concernant les Canadian Explosives (à responsabilité limitée). L'honorable représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) suggéra dans le temps que ces mesures fussent prises sous forme de règlement et que ces pouvoirs ne fussent pas attribués aux directeurs comme tels.

(Rapport est fait du bill, il est lu une 3e fois, et adopté.)

3e LECTURE.

DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE REGAL TRUST.

La Chambre passe en comité à l'examen du bill (n° 73), déposé par M. Fripp, tendant à constituer en corporation la compagnie People's Trustee and Security avec conseil de changer son nom en celui de Regal Trust Company.

Sur l'article 13 (état annuel à présenter au ministre des Finances).

M. GRAHAM: L'honorable ministre des Finances est-il sûr que, aux termes de cette disposition, l'état soumis annuellement sera la représentation absolument fidèle de l'état financier de la compagnie? Je songe en ce moment à l'état qu'on exige des compagnies d'assurance. Dans certains cas, il est injuste pour la compagnie, en ce qu'il ne permet pas à la compagnie d'inclure dans son actif certaines choses qui sont réellement de l'actif, savoir les réassurances dans des compagnies qui n'opèrent pas au Canada.

L'état soumis au département ne doit pas comprendre certains montants qui devraient figurer dans l'actif, attendu que ces réassurances sont opérées auprès de compagnie qui n'ont pas droit d'opérer au Canada. Conséquemment tout l'actif qui entrerait en ligne de compte s'il s'agissait de réassurance dans des compagnies canadiennes, ou admises à opérer au Canada, doit être exclu de l'état annuel soumis par la compagnies d'assurance; et dans certains cas cela veut dire un écart de plusieurs mille dollars dans la cote de la compagnie inscrite au rapport pour l'information du public. Cette question ne se présente ici qu'incidemment. Lorsque la question reviendra devant l'honorable ministre, il fera peut-être bien de proposer la modification du règlement qui exige l'exclusion de ce genre d'actif, de telle sorte que, dans le rapport exigé de la compagnie d'assurance, une note puisse être insérée indiquant le véritable état de ses finances relativement aux réassurances dans des compagnies n'opérant pas au Canada. Certaines compagnies des Etats-Unis qui n'opèrent pas au Canada sont peut-être les plus puissantes du continent; et nos compagnies d'assurance jugent parfois opportun de confier une partie de leurs réassurances à ces compagnies. Voici pourquoi. On s'adressera peut-être à plusieurs compagnies canadiennes en vue de l'émission d'une police pour un montant très élevé, quand déjà le postulant est assuré chez elles pour le plein montant qu'il leur est possible d'accorder. Les compagnies canadiennes ne sauraient agréer une assurance pour pareil montant, à moins qu'elles ne trouvent à en reporter une partie sur des compagnies qui ne sont pas autorisées à opérer au Canada; et dans la préparation du rapport, rien n'est inscrit à leur crédit du fait de cette réassurance.

S'il pouvait y avoir dans le rapport officiel une colonne où il serait permis à la compagnie d'énoncer, nonobstant les règlements, qu'elle a cette réassurance par des compagnies du dehors, ce serait juste pour elle, et cela donnerait au public une idée exacte de sa situation.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Ce que mon honorable ami propose-là mérite certainement d'être pris en considération. Je signalerai la chose à l'attention des bureaux compétents, et on la mettra à l'étude en temps opportun. Comme l'a dit mon honorable ami, la déclaration que l'on exige des compagnies d'assurances diffère quelque peu de celle dont il est parlé ici. Nulle semblable difficulté n'est susceptible de se produire dans le cas de cette compagnie en particulier, puisque la déclaration dont il s'agit ici concerne le capital, la partie qui en a été versée, l'actif et le passif de la compagnie, les biens dont elle a la garde et d'autres détails. Les considérations que m'a signalées mon honorable ami n'entrent pas dans cette déclaration. Ce qu'il propose relativement aux états des compagnies d'assurances semble dès l'abord mériter la considération, et je verrai avec plaisir à en faire faire un examen.

(L'article est adopté.)

(Il est fait rapport du projet de loi, lequel subit sa troisième lecture et est adopté.)

3e LECTURE.

APRES DELIBERATION EN COMITE SOMMAIRE DE DIVERS PROJETS DE LOI D'INTERET PRIVE.

Le 1er (bill n° 77), présenté par M. Armstrong (Lambton), tendant à constituer la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton et à Fort-McMurray;

Le 2e (bill n°79), présenté par M. Green, relatif à la compagnie du chemin de fer de Cariboo à Barkerville et à Willow-River;

Le 3e (bill n° 81), présenté par M. Cromwell, tendant à constituer la Quebec, Portland and International Short Line Railway Company;

Le 4e (bill n° 83), présenté par M. Sharpe (Lisgar), relatif à la Southern Central Pacific Railway Company;

Le 5e (bill n° 91), présenté par M. Green, relatif à la Kettle Valley Railway Company;

Le 6e (bill n° 60), présenté par M. Fripp, relatif à L'Académie Royale Canadienne des Arts.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu verbalement sont indiquées par un astérisque).

LE TRAVAIL DES FEMMES DANS LA SASKATCHEWAN.

M. MARTIN (Régina) demande:

1. Le Gouvernement fédéral, ou l'un de ses membres, a-t-il par lettre ou autrement, demandé au gouvernement de la province de la Saskatcehwan de modifier la loi régissant l'emploi du travail des femmes, et intitulé "An Act to prevent the employment of Female Labor in certain capacities", chapitre 17 de la loi de 1912 de la Saskatchewan?

2. Dans l'affirmative, quelles sont les modifications suggérées par le gouvernement fédéral?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. On a suggéré d'amender la loi de manière à supprimer toute distinction établie à l'encontre des Japonais ou des habitants de l'Inde anglaise.

RECENSEMENT D'HABITANTS NES CANADIENS ET NES ANGLAIS.

M. BLAIN demande:

Quel pourcentage de la population du Canada, d'après le dernier recensement, est né en Canada et dans l'empire britannique, respectivement?

M. PERLEY: La mise en tableaux des personnes par le lieu d'origine n'étant pas encore terminée, il n'est pas possible d'indiquer le pour-cent d'habitants nés canadiens ou nés anglais.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—SECTION A L'EST DE GRAND-NARROWS.

M. McKENZIE demande:

1. Qui est chef cantonnier sur la section de l'Intercolonial immédiatement à l'est du pont de Grand-Narrows?

2. Combien d'hommes sont régulièrement employés sur cette section?

3. Combien d'hommes supplémentaires ont été employés sur cette section au cours des années 1909, 1910, 1911 et 1912, et quelles ont été les dépenses pendant ces mêmes années sur cette section aux chapitres de travail extra, nouveaux dormants, ballastage et rails respectivement?

M. WHITE.

M. CODERRE:

1. John D. McNeill fait les fonctions de cantonnier-chef de la section.

2. Il y a pour cette section deux hommes d'équipe employés régulièrement.

3. Il a été sur cette section employé durant 1909 quarante et un hommes additionnels, quarante durant 1910, trente-deux durant 1911, et quarante durant 1912. Il a été dépensé pour ces hommes supplémentaires: $396.60 en 1909, $524.50 en 1910, $465.20 en 1911 et $589 en 1912.

Pour des traverses pendant ces mêmes années, il a été dépensé sur la section: en 1909, $654.12; en 1910, $1,011.09; en 1911, $469.71; en 1912, $503.13.

Pour des rails pendant ces années, il a été dépensé: en 1909, $88.40; en 1910, $305.21; en 1911, $26.10; en 1912, $246.25.

Il n'a été fait aucun ballastage pendant les années 1909 et 1910. Il a été, en 1911 et 1912, dépensé une somme de $600 pour ballastage sur cette section.

RESEAU NATIONAL DE TELEGRAPHES ET TELEPHONES.

M. SINCLAIR demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir la nationalisation des réseaux télégraphiques et téléphoniques?

M. PELLETIER: Cette question n'a pas encore été pleinement étudiée.

SERVICE POSTAL A SAINT-PATRICE ET A NOTRE-DAME DU PORTAGE.

*M. GAUVREAU demande:

Quel prix le département des Postes paie-t-il au courrier de la malle supplémentaire d'été entre Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup et Notre-Dame du Portage?

M. PELLETIER: Soixante et cinq cents par voyage; en tout, $162 pour la saison.

RECEVEUR DES POSTES A SAINT-PIERRE DE SOREL.

M. CARDIN demande:

1. Qui a été nommé maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, comté de Richelieu?

2. Quelle est la date de la nomination?

3. Qui a recommandé cette nomination?

M. PELLETIER:

1. M. Pierre Cournoyer.

2 et 3. Il a été nommé le 30 janvier 1913 par ordre du directeur général des Postes.

JEFFERY M. CRISPO.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Une accusation ou plainte a-t-elle été portée contre Jeffrey M. Crispo, ci-devant sous-percepteur de douanes à Havre-Boucher? Dans l'affirmative, quelle en est la nature et qui l'a portée?

2. L'accusation était-elle verbale ou par écrit?

M. REID: Une accusation d'ingérence politique a été faite par M. E. L. Girroir contre Jeffrey M. Crispo, ancien sous-percepteur des douanes à Havre-Boucher. L'agent enquêteur n'ayant pas rendu compte de l'accusation en même temps que de l'enquête tenue par lui, il a été requis d'en faire rapport au ministère des Douanes.

COMTE DE BONAVENTURE—DISTRIBUTION DES FAVEURS MINISTERIELLES.

M. MARCIL demande:

1. Le patronage dans le comté de Bonaventure est-il encore exercé par M. J. A. Mousseau et M. A. Beauchesne, candidats défaits?
2. Dans la négative, M. David Champoux, de Campbellton (N.-B.), ou le docteur Arsenault, de Bonaventure (Québec), ou l'un des deux agit-il comme aviseur du Gouvernement au sujet de ce patronage?

M. BORDEN: Dans ce comté, comme dans d'autres, le Gouvernement agit sur la proposition de personnes en qui il a confiance.

TRANSPORT DES LETTRES ENTRE TOOLEON ET HATFIELD-POINT.

M. PUGSLEY demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées récemment pour le transport des malles entre Tooleton et Hatfield-Point, comté de King (N.-B.)?
2. Dans l'affirmative, quelle date était mentionnée pour la réception des soumissions?
3. Quel était le montant stipulé dans chaque soumission reçue à ladite date ou avant?
4. Le contrat a-t-il été accordé au plus bas soumissionnaire? Dans la négative, quelle en est la raison?

M. PELLETIER: Il a été demandé des soumissions pour un service de livraison sur route dans la région. L'affaire est encore à l'étude.

NAVIRES MARCHANDS ETRANGERS—VENTE DE MARCHANDISES.

M. McKENZIE demande:

1. Le patron d'un navire marchand étranger, y compris les navires marchands des Etats-Unis, dûment inscrits comme tels, peuvent-ils vendre des marchandises en Canada après avoir fait la déclaration requise en douane et acquitté les droits imposés quand les marchandises sont imposables?
2. Dans la négative, quelle en est la raison?

M. REID: Les douaniers canadiens peuvent laisser sortir de la douane les marchandises arrivées dans un vaisseau étranger, pourvu que ces marchandises ne soient pas de celles qui sont prohibées, si elles ont été régulièrement déclarées à la douane, et si le vaisseau n'est pas créé pour la pêche ou ne s'y livre pas.

COMMISSION CONSULTATIVE DES PECHERIES.

M. CHISHOLM (Inverness) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il constitué un bureau d'aviseurs des pêcheries?
2. Dans l'affirmative, quels sont les membres du bureau, leurs domiciles, et quel est le salaire ou autre rémunération alloué à chacun d'eux?

M. HAZEN: (a) Oui. (b) C. H. B. Longworth, Charlottetown (I.P.-E); Gideon Hemeon, Lockport (N.-E.); H. Short, Digby (N.-E.); W. C. Smith, Lunenberg (N.-E.); F. H. Russell, St-Andrews (N.-B.); A. B. Carson, Rexton (N.-B.); F. T. B. Young, Caraquet (N.-B.); Azade Arseneau, Grindstone, Iles de la Madeleine; D. F. Reid, Selkirk, Manitoba; John E. Sinclair, Prince-Albert (Sask.); D. N. McIntyre, Victoria (C.-A.); F. H. Cunningham, New-Westminster (C.-A.). (c) $10 pour chaque jour qu'ils assistent aux séances de la commission ou de l'un de ses comités.

INTERCOLONIAL—ACHAT DE LINOLEUM.

M. EMMERSON demande:

1. A-t-on acheté récemment, pour les bureaux généraux de l'Intercolonial à Moncton, une certaine quantité de nattes en liège? S'il en est ainsi, quelle quantité a-t-on achetée, et l'achat a-t-il eu lieu avec concurrence et publicité, ou à la suite d'un marché de gré à gré?
2. Si on a demandé des soumissions, de qui ont-elles été reçues, quels en étaient les chiffres? Quelle soumission a-t-on acceptée et quel en était le chiffre?
3. Si on a acheté ces nattes, quel en est le pays de provenance?
4. Quel en est le prix? Quel est le coût total? A qui cette somme a-t-elle été payée?
5. Quel usage a-t-on fait de ces nattes?

M. COCHRANE:

1. Oui. La quantité estimative requise pour les corridors et certaines chambres et dont l'achat a été ordonné est de 1,277 verges carrées. On n'a pas demandé de soumissions. La Moncton Carpets and Furniture Company, de Moncton (N.-B.), a fait une offre pour la fourniture et la pose du linoleum requis; on fit le choix et la commande en conséquence.
2. Voilà la réponse au n° 1. Prix acceptés, la pose du linoleum comprise: 90 cents par verge pour le linoleum des corridors, et 80 cents pour le linoleum des chambres.
3. D'Ecosse.
4. Les prix à payer figurent au n° 3. Nul paiement fait.
5. Le linoleum est destiné aux corridors et aux chambres de l'édifice affecté aux bureaux généraux.

TRANSPORT DES DEPECHES POUR SAINT-TITE-DES-CAPS ET LA BAIE-SAINT-PAUL.

*M. LEMIEUX demande:

1. Y a-t-il eu soumissions pour le service postal entre Saint-Tite-des-Caps et Baie-Saint-Paul?
2. Qui a soumissionné l'entreprise et quel était le prix de chaque soumission?
3. A qui a-t-on adjugé l'entreprise et à quel prix et sur quelle recommandation?
4. A quelle date l'entreprise a-t-elle été adjugée?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Thomas Tremblay, $2,919—retirée; Joseph Dufour, $2,475—retirée; H. Girard, $3,500—réduite à $3,100; Gédéon Dufour, $3,120; H. Dufour, $3,425; P. Bouchard, $3,677.75; G. Simard, $3,693.40; A. Boily, $3,700; L. Lellond, $7,000.
2. Les deux soumissionnaires au plus bas chiffre ayant retiré leurs offres, parce qu'ils ne pouvaient fournir le cautionnement voulu, l'entreprise fut adjugée à H. Girard, au prix annuel de $3,100.
4. Le 8 juillet 1912. L'entreprise commence à courir du 22 juillet 1912.

EMPLOI DONNE A A. DUSSAULT.

M. PROUIX demande:

1. M Albert Dussault est-il à l'emploi du département des Postes?
2. Si oui, quel est son salaire?
3. A-t-il passé les examens requis par la loi du service civil?

M. PELLETIER:

1. George Albert Dussault a été nommé par la commission du service civil, à titre d'emballeur au service des magasins postaux, au département des postes, le 1er avril 1912.
2. Il a passé l'examen de rigueur.

EMPLOI DONNE A J. B. MORIN.

M. PROULX demande:

1. M. J.-Bte Morin est-il employé au bureau de poste de Québec?
2. A-t-il passé ses examens?
3. Quel est son salaire?

M. PELLETIER:

1. J. B. Morin a commencé à exercer ses fonctions de commis surnuméraire au bureau de poste de Québec, le 15 novembre 1912.
2. Il n'a pas encore subi l'examen de rigueur.
3. Traitement annuel de $500.

SERVICE DE VAPEURS DE CAMPBELLTON-GASPE.

M. MARCIL demande:

1. Le département du commerce a-t-il renouvelé le marché passé avec les propriétaires du steamer "Canada" pour le service du transport entre Campbellton, Gaspé, Québec et les ports intermédiaires? S'il en est ainsi, quel est le chiffre du contrat renouvelé et quelle en est la durée?
2. Si un tel contrat a été passé, le département a-t-il exigé que la compagnie inscrive dans son contrat un tarif des prix entre Campbellton et les ports de la Baie-des-Chaleurs, conforme à la classification canadienne des transports de marchandises et le contrat l'oblige-t-il de publier et de maintenir ce tarif, selon la recommandation du sous-ministre des Chemins de fer et Canaux faite le 16 septembre 1912 au sous-ministre du Commerce?
3. Dans la négative, le département a-t-il l'intention d'agir dans le sens indiqué?

M. PERLEY.

1. Non.
2. Voir réponse au n° 1.
3. La question est à l'étude.

TERRES DE L'OUEST AFFECTEES AUX FINS SCOLAIRES.

M. MARTIN (Régina) demande:

1. Quelle est la superficie totale des terres affectées aux écoles vendues dans chacune des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, chacune des années de 1908 à 1912 inclusivement?
2. Quel a été le produit total des ventes effectuées dans chacune desdites provinces, chacune desdites années?

M. ROCHE:

1. Manitoba—1908, 109.40 acres; 1909, 80,195.13 acres; 1910, 670.41 acres; 1911, 212.45 acres; 1912, 64,647.69 acres; total, 145,835.08; Saskatchewan—1908, 547.87 acres; 1909, 15,346.69 acres; 1910, 304,458.08 acres; 1911, 1,505.60 acres; 1912, 105,067.45 acres; total, 426,925.69 acres; Alberta—1908, 720.86 acres; 1909, 234,918.85 acres; 1910, 182,434.33 acres; 1911, 385.81 acres; 1912, 2,423.18 acres; total, 420,883.03.
2. Manitoba—1908, $1,013.57; 1909, $773,257.92; 1910, $15,437.43; 1911, $4,302.31; 1912, $712,564 11; total, $1,506,575.34; Saskatchewan, 1908, $7,258.89; 1909, $242,355.13; 1910, $4,569,727.26; 1911, $48,251.95; 1912, $2,023,117.20; total, $6,890,710.43; Alberta, 1908, $10,217.56; 1909, $2,569,622.99; 1910, 2,217,644.84; 1911, 5,338.50; 1912, $111,678.19; total, $4,914,502.08.

ELEVATEURS DE TETES DE LIGNES.

M. MARTIN (Régina) demande:

1. Quelle étendue de terre le Gouvernement a-t-il achetée pour y ériger des élévateurs?
2. Où ces propriétés sont-elles situées?
3. Quel a été le prix d'achat, et de qui les terrains ont-ils été achetés?
4. Combien le Gouvernement a-t-il donné d'élévateurs à l'entreprise pour être érigés sur ces terrains?
5. Quel a été le prix stipulé au contrat dans chaque cas?
6. Combien le Gouvernement a-t-il dépensé pour chaque entreprise?

M. PERLEY:

1. 37 acres ¾.
2. Port-Arthur, Ontario.

3. $90,000, de la Canadian Northern Railway Company.
4. Un.
5. $1,179,500.
6. $288,507.52, jusqu'au 14 février 1913.

HOUILLERES DE SASKATOON.

M. TURRIFF demande:

1. Quelle étendue de terres houillères le Gouvernement a-t-il aliénées en Saskatchewan par vente ou par location, respectivement?
2. Combien le Gouvernement a-t-il retiré de la vente ou de la location de ces terres, respectivement?
3. Quel est le droit payé au Gouvernement pour la houille extraite en Saskatchewan?
4. Quel est le total des droits perçus par le Gouvernement jusqu'à date?

M. ROCHE:

1. Terres fédérales: par vente, 7,697.62 acres; par location, 4,060.96 acres. Terres affectées à l'éducation; étendue des terres affectées aux écoles louées pour extraction de la houille en Saskatchewan, 2,608,53 acres. Il n'a pas été vendu de droits de charbon sur terres affectées à l'éducation, vendues en Saskatchewan.

2. Terres fédérales: terres à houille vendues, $2,088,346.66; terres à houille louées, $1,133,239.30. Terres affectées aux écoles; redevances perçues des terres affectées à l'éducation, pour extraction de houille, $5,570.84.

3. Terres fédérales: sur charbon extrait en vertu de location de 5 cents par tonne de 2,000 livres; sur houille extraite en vertu de vente, 10 cents par tonne de 2,000 livres. Terres affectées aux écoles; 5 cents par tonne de houille extraite.

4. Terres fédérales, $646,093.16; terres affectées aux écoles, 3,928.60.

DESTITUTIONS.

M. BELAND demande:

Quels sont les noms et adresses des directeurs de la poste, au comté de Dorchester, depuis le 1er octobre 1911?

M. PELLETIER: Abenakis, Joseph Chabot; Fir Grove, Joseph Nadeau; Frampton, W. J. Doyle; Hemison, John Dillon; Lac Etchemin, Joseph Bégin; Langevin, Misaël Morisset; O'Farrell, Patrick O'Farrell; Rivière Paquette, Amédée Dionne; Ruisseau-à-l'Eau-Chaude, James Kilgannon; Saint-Abdon, Omer Faucher; Saint-Anselme, L. V. Bernier; Saint-Benjamin, O. F. Boucher; Sainte-Hénédine, Mme Louise Mercier; Sainte-Marguerite-de-Dorchester, J. B. Bégin; Saint-Nazaire-de-Buckland, Charles Dupont; Sainte-Rose-de-Watford, P. K. Provost; Standon, Arthur Genest.

M. BOURASSA demande:

1. Le directeur de la poste de Saint-Romuald-d'Etchemin, Ed. Roberge, a-t-il été démis de ses fonctions depuis le 21 septembre 1911?
2. Si oui, quand, pourquoi et à la demande de quelle personne a-t-il été destitué?
3. Lui a-t-on accordé une enquête?
4. Si oui, quel est le nom de l'enquêteur?
5. Combien le commissaire-enquêteur a-t-il reçu: 1° pour ses honoraires; 2° pour ses déboursés; 3° pour délibérations et rapports?
6. Combien a-t-on payé pour loyer de la salle où s'est tenu cette enquête?
7. Le Gouvernement a-t-il payé des honoraires de procureur et de témoins?
8. Si oui, à qui et combien à chacun?
9. Combien a coûté cette enquête?
10. Quels sont les noms des personnes qui ont demandé d'être nommées directeur de poste de Saint-Romuald-d'Etchemin?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Le 25 juillet 1912, pour ingérence politique, par ordre du ministre des Postes.
3. Oui.
4. Lawrence Stafford.
5. $59.35.
6. Non.
7. La réponse au n° 6.
8. La réponse au n° 5.
9. Philias Court.
10. Non.

M. BOURASSA demande:

1. Le maître de poste de Saint-Romuald-d'Etchemin, Ed. Roberge, a-t-il été démis de ses fonctions depuis le 21 septembre 1911?
2. Si oui, quand, pourquoi et à la demande de quelle personne a-t-il été démis?
3. Lui a-t-on accordé une enquête?
4. Si oui, quel est le nom de la personne qui a fait cette enquête?
5. Quel montant a été payé au commissaire enquêteur: 1° pour ses honoraires; 2° pour ses déboursés; 3° pour ses procédures et rapports?
6. Quel montant a été payé pour loyer de la salle où s'est tenu cette enquête?
7. Le Gouvernement a-t-il payé des honoraires de procureur et de témoins?
8. Si oui, à qui et combien à chacun?
9. Combien a coûté cette enquête?
10. Quels sont les noms des personnes qui ont demandé d'être nommés maître de poste de Saint-Romuald-d'Etchemin?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Le 30 juillet 1912 pour ingérence politique par ordre du directeur général des Postes.
3. Oui.
4. M. Charles Smith.
5. $94.60.
6. Rien.
7. Non.
8. Répondu au n° 7.
9. Répondu au n° 5.
10. MM. G. A. Marois et J. E. Gingras.

M. BOURASSA demande:

1. Hippolyte Roy, de la paroisse de Saint-Lambert, comté de Lévis, maître de poste depuis plusieurs années, à Saint-Lambert, a-t-il été démis de ses fonctions depuis le 21 septembre 1911?

2. Si oui, quand, pourquoi et à la demande de qui a-t-il été démis comme maître de poste de Saint-Lambert?
3. Lui a-t-on accordé une enquête et lui a-t on permis de prendre un procureur pour lui permettre de se défendre lors de cette enquête?
4. Quel est le nom, s'il y a eu enquête, de la personne qui a fait cette enquête?
5. Qui a été nommé maître de poste à la place de H. Roy et sur la recommandation de qui?

M. PELLETIER:
1. Oui.
2. Le 25 juin 1912 pour négligence dans ses fonctions, par ordre du directeur général des Postes.
3 et 4. Une enquête officielle a été faite par l'inspecteur de la poste M. S. Tanner Green sur des plaintes que l'administration du bureau de poste était insuffisante. Le rapport officiel a montré que les plaintes étaient bien fondées et il conseillait un changement de maître de poste.
5. M. Charles Turgeon, sur l'ordre du directeur général des Postes.

M. McKENZIE demande:

1. Quand Richard Heckey a-t-il été destitué de son emploi d'agent d'immigration à South-Sydney (N.-E.)?
2. Quel salaire recevait-il?
3. Qui l'a remplacé, et quel est le salaire de ce remplaçant?

M. ROCHE:
1. 31 juillet 1912.
2. $1,000 par an.
3. John J. Dooley, $1,000 par an.

M. McKENZIE demande:

1. Quand Abraham Astephen a-t-il été destitué de son emploi d'interprète pour le département de l'immigration à North-Sydney (N.-E.)?
2. Quel était son salaire?
3. Pour quelle raison a-t-il été renvoyé?
4. A-t-il été accusé d'ingérence politique outrée? Dans l'affirmative, par qui?
5. Si des accusations comme susdit ont été portées contre M. Astephen, a-t-on fait une enquête à cet égard, et qui a dirigé l'enquête?
6. Qui a été nommé en remplacement d'Abraham Astephen, et quel est le salaire du remplaçant?

M. ROCHE:
1. Abraham Astephen était employé comme interprète. Il a été destitué le 15 juin 1912.
2. $40 par mois.
3. Ingérence politique.
4. Oui. J. MacCormack.
5. Non. Une enquête n'a pas été jugée nécessaire.
6. Aziz Dagher, $40 par mois.

M. McKENZIE demande:

1. Quand J. W. McLean, M.D., de Sydney-nord, a-t-il été nommé officier de santé au département d'immigration de cette localité?

2. Quand a-t-il été destitué, et pour quelle raison?
3. L'a-t-on accusé d'ingérence politique? Et dans ce cas, quel a été l'accusateur?
4. Quel salaire recevait-il?
5. Qui a été nommé à sa place, et quel est le salaire du titulaire actuel?

M. ROCHE:
1. 1er février 1907.
2. 31 août 1912.
3. Ingérence politique.
4. Oui par John MacCormack.
5. $1,000 par an.
6. Dr M. T. McLean, $1,000 par an.

COMITE DES BILLS PRIVES.

M. Borden propose:

Que les noms de M. Perley et de M. Chisholm (Antigonish) soient ajoutés au comité permanent des bills privés divers.

(La motion est adoptée.)

TARIFS DES MESSAGERIES.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland) propose l'adoption de la résolution suivante:

Que, considérant le sentiment public apparemment très prononcé partout en Canada à l'effet que le tarif et les frais de transport exigés par les compagnies de messageries en ce pays, et qui affectent le trafic sont déclarés excessifs, et en maintes circonstances énormément extravagants, à tel point que, de l'avis de plusieurs, ils sont devenus intolérables, cette Chambre est d'avis qu'il est à propos de charger la commission des chemins de fer du Canada de tenir une enquête à ce sujet, que cette enquête devrait avoir lieu devant ladite commission plénière et non devant un comité seulement de cette commission, et qu'elle devrait s'étendre non seulement au tarif des taux et à l'étude de toutes les méthodes qui s'y rattachent, et qui ont été appliquées par lesdites compagnies, respectivement, au cours des dix dernières années, ou pour les compagnies qui n'ont pas été actives toute cette période, au cours des années durant lesquelles elles se sont de fait et respectivement occupées de messageries en Canada, mais aussi à la somme de capital réellement versé et engagé dans les opérations commerciales de toutes ces compagnies respectivement, ainsi qu'aux dividendes annuels ou autres décrétés et effectivement payés par lesdites compagnies respectives; et que la période d'opérations qui devrait être comprise dans l'examen fait à l'enquête pour ces compagnies respectives comprendra les dix dernières années, ou, dans les cas des compagnies qui n'ont pas été en activité durant dix ans, les années durant lesquelles elles auront été en activité d'opérations de messageries.

De plus, que cette enquête ne comprendra pas seulement les taux exigés par lesdites compagnies, mais encore la proportion de tels frais ou taux perçus qui est payée aux compagnies de chemins de fer et de paquebots, et autres compagnies de transports, respectivement, s'occupant de ce trafic en Canada, ainsi qu'au chemin de fer Intercolonial du Canada, ou au gouvernement du Canada, ou à l'un ou

l'autre des ministères, comme aussi à des particuliers, en rapport avec le trafic par voie de messageries.

—J'aime à croire, monsieur l'Orateur, que l'utilité d'un simple membre de la Chambre ne s'apprécie pas par le nombre de fois qu'il prend la parole, mais bien par l'importance des sujets qu'il traite et la sincérité avec laquelle il les développe. Je ne crois donc pas qu'il soit nécessaire de donner de longues explications à la Chambre pour lui présenter la résolution qui a trait au sujet qu'elle comporte.

Son importance sera immédiatement reconnue non seulement par l'objet qu'elle a en vue immédiatement, mais à cause de ses rapports intimes avec le service des colis postaux. Je sens qu'à cette heure tardive je ne peux pas traiter mon sujet aussi bien que je l'aurais voulu. Il est d'une si grande importance et il est admis si généralement par la population du pays que nécessairement les faits qui s'y rattachent sont très nombreux et qu'il faudrait naturellement beaucoup de temps pour les développer.

Permettez-moi de dire que la résolution, réduite à sa simple expression, signifie simplement qu'il y a dans tout le pays une opinion générale que le coût du transport par messageries est excessif. C'est le premier point que vise la résolution. Le second est qu'en raison de ce fait il est nécessaire d'établir une nouvelle enquête par la commission des chemins de fer.

On doit reconnaître son importance si l'on considère que la taxe de transport des messageries s'élève à plus de $1.25 par tête de la population du Canada et qu'elle intéresse chaque province, chaque région et tous les habitants du pays. On reconnaîtra la nécessité d'une nouvelle enquête quand j'aurai exposé à la Chambre tous les faits qui s'y rattachent.

Je ne me propose pas de donner mon opinion personnelle; je me contenterai de présenter des faits et des chiffres et je laisserai aux membres de la Chambre le soin de tirer leurs propres conclusions et de prendre telles mesures qu'ils jugeront nécessaires dans la circonstance. Non seulement les compagnies de messageries au Canada s'occupent de transport, mais elles font aussi d'autres opérations qui s'y rattachent. Elles se livrent en réalité à des opérations de banques et j'ai été surpris d'apprendre quels revenus ces compagnies pouvaient retirer de cette division de leurs affaires.

Les compagnies de messageries ont été mises pour la première fois en 1906 sous la juridiction de la commission des chemins de fer et l'ex-président, le juge Killam, a commencé une enquête je crois le 10 décembre 1907. Je ne sais combien de temps le juge Killam a consacré à cette enquête, mais comme il est mort en mars 1908, l'enquête n'a pas été finie. Elle a été reprise ensuite par son successeur, le juge Mabee. Je ne peux guère parler des conclusions de cette enquête sans faire de longs extraits du jugement définitif prononcé par le juge Mabee dans lequel il a rappelé les faits les plus saillants qui ont été exposés devant lui et aussi sans en référer à l'opinion exprimée par son prédécesseur, le juge Killam. En faisant cette enquête, le Canada a suivi le précédent établi par les Etats-Unis à propos des compagnies de messageries et l'enquête a été conduite sur les mêmes principes. Les trois grandes compagnies de messageries du Canada avaient leurs représentants à l'enquête, ainsi que des compagnies américaines qui opèrent dans notre pays et qui avaient reçu une convocation. Au commencement de l'enquête, on discuta assez longuement la loi de 1906 et le président décida que les tarifs soumis à la commission pour avoir son approbation devraient recevoir cette approbation et que les compagnies de messageries étaient tenues de prouver que les tarifs étaient justes et raisonnables. Les compagnies firent alors cette proposition qu'un cas précis pourrait être soumis à l'examen de la cour suprême et porter sur trois points, le premier pour savoir si ces tarifs exigeraient une approbation, deuxièmement à qui devrait être imposé le fardeau des témoignages et troisièmement sur quels principes la commission devrait s'appuyer pour décider d'approuver ou de désapprouver le tarif présenté.

Le juge Killam traita la cause comme une demande des compagnies de messageries pour faire approuver leurs tarifs par la commission. Au début, comme je l'ai expliqué, ces compagnies prétendirent que la loi était défectueuse sur ce point et que le cas devait être soumis à la cour suprême; mais après de longues discussions, les compagnies renoncèrent à leurs prétentions et l'enquête se poursuivit graduellement et s'étendit sur presque toutes les opérations des compagnies de messageries, au Canada et même aux Etats-Unis.

Il n'est pas facile de mettre sous les yeux de la Chambre les dépositions qui ont été recueillies et je ne voudrais pas abuser de votre patience en entrant dans de trop grands détails, mais je me permettrai cependant de citer une partie du jugement qui fait connaître les vues de la commission sur l'ensemble de la question. Ce jugement est un document précieux. C'est un véritable traité sur l'industrie des messageries et bien qu'il n'ait en aucune manière réglé la question, ni décidé les questions soulevées, il a posé certains principes devant servir de guide à la commission dans ses décisions ultérieures. Il n'y a pas eu de décision concrète, quant aux tarifs, mais comme conséquence de ce jugement, la commission a, de temps à autre, fait des ordonnances concernant différents dé-

tails de la question. Dans ce jugement, le juge Mabee dit, entre autres choses:

Le système de transport des compagnies de messageries s'est développé d'une façon si vaste qu'au point de vue de ses opérations proprement dit, comme au point de vue de son caractère financier, il renferme des détails d'une nature très complexe. Il n'est pas possible d'envelopper par des déclarations bien mûries et très justes, toutes les questions qui furent discutées au cours de l'enquête, relativement aux affaires de ces compagnies.

Il existe certains détails ayant trait à l'industrie de ces compagnies que la commission, présentement, ne peut régler avec satisfaction; et, après de longues et patientes considérations, après un examen et un réexamen de la preuve et de l'argumentation, nous en sommes venu à la conclusion que la manière la plus juste de procéder était de nous occuper de toutes les choses sur lesquelles nous n'avons aucun doute raisonnable, et de laisser, en vue d'autre discussion ou d'une preuve additionnelle, les autres choses dont nous ne pouvons disposer raisonnablement. Dans l'intérêt de tous ceux qui y sont intéressés, nous croyons que ce parti est plus sage que si nous retardions le verdict sur des choses au sujet desquelles nous en sommes venu à des conclusions, et qui couvrant la majeure partie des questions intéressées; et il est plus que vraisemblable que, dans le résultat, les questions qui n'ont pas été spécifiquement réglées se règleront graduellement, à la suite des décisions rendues présentement.

Le langage tenu par le président de la commission, en cette occasion, fait voir que les conclusions de la commission ne devaient être interprétées comme une décision finale; on constate, en effet, d'un bout à l'autre du document, qu'il ne fait que cotoyer le sujet, statuant ici et là, sur certains points importants, qui lui semblaient exiger une solution immédiate, se réservant de décider ultérieurement d'autres questions qui se présentaient, mais que la commission ne croyait pas pouvoir régler à sa satisfaction ou à celle des intéressés.

J'ai dit, il y a un instant, que les compagnies de messageries avaient proposé de soumettre la question aux tribunaux. Quand cette proposition fut faite, le président de la commission—je parle du regretté juge Killam—prononça les paroles suivantes, qui méritent d'être prises en considération. Elles font connaître les intentions de la commission, quant à la manière de traiter toute la question, les difficultés qui se présentaient, les solutions possibles et les principes fondamentaux sur lesquels devait reposer l'enquête:

La troisième question que je suggérerais, a trait aux principes d'après lesquels la commission doit procéder, pour décider si elle doit approuver ou non les tarifs soumis.

Aux termes de la législation dans la vieille province du Canada, l'acte général des chemins de fer faisait partie de la charte de la compagnie du Grand-Tronc, et probablement d'après les chartes des autres compagnies de chemins de fer constituées avant la Confédération, leurs tarifs étaient sujets à l'approbation du Gouverneur en conseil. Cette législation se continue dans les actes généraux des chemins de fer, après la formation du Dominion, et la plupart probablement, sinon toutes les compagnies de chemins de fer faisant affaires au Canada, étaient sujettes, quoi qu'il en soit jusqu'à la passation de la loi des chemins de fer de 1903, à ces règlements, ces règlements exigeaient l'approbation des taux par le Gouverneur en conseil, donnant au Gouverneur en conseil le pouvoir de les varier de temps à autre.

J'ai pu retracer toute cette législation dans le jugement de la cause de Robertson vs. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc actuellement devant la cour suprême.

Le Gouverneur en conseil, je suppose, en vertu de cette législation, n'était sujet à aucunes autres règles légales que celles que le Gouverneur en conseil lui-même avait approuvées. Aucun tribunal n'avait alors le pouvoir de reviser les conclusions du Gouverneur en conseil sur cette matière. J'en conclus que d'après la loi des chemins de fer, la commission des chemins de fer, en approuvant ces tarifs réglementaires, est dans la même position pour tout le monde. La clause autorisant la commission à rejeter les tarifs était qu'elle pouvait les rejeter si elle les considérait injustes et irraisonables. Aucune règle ne fut posée. Je ne crois pas que la commission serait tenue, en vertu des lois applicables en droit commun, de déterminer si les taux des voituriers ordinaires étaient justes et raisonnables, et je ne crois pas que la commission serait tenue, par les règlements qui ont été faits à ce sujet aux Etats-Unis, de déterminer les restrictions constitutionnelles des pouvoirs des législatures d'Etat. En autant que ces principes apparaissent au jugement de la commission comme conformes à la justice et au droit naturel sous les circonstances, la commission peut les adopter et les suivre, mais je veux dire que, comme matière de loi, elle n'en est pas tenue par les principes qui ont été posés, en autant qu'ils ont été posés comme droit commun, dans ce but, ou par les principes ainsi posés comme restrictions constitutionnelles dans les Etats-Unis.

Je crois que la commission a le droit de prendre en considération les dépenses probables que les compagnies auront à faire en organisant leur industrie d'après ces tarifs, et les revenus probables de cette industrie, et entre autres les profits probables pouvant être faits. Ceux-là, quand l'occasion se présente, peuvent être jugés par les circonstances du passé. La compagnie aurait-elle déjà exercé une semblable industrie, pour cette raison, il me semble que cette preuve au sujet des recettes provenant de l'industrie de ces deux compagnies (la Canadian et la Dominion), que nous avons eu devant nous, et leurs déboursés, constitue une preuve matérielle. Et, en songeant aux dépenses qu'auraient à supporter ces compagnies, les paiements qui naturellement devraient être faits aux compagnies de chemins de fer avec lesquelles elles exercent leur industrie, interviennent, et ensuite, la position des compagnies de messageries à l'égard de ces compagnies de chemins de fer; il est important de savoir si elles constituent des corporations indépendantes séparées, chacune surveillant ses propres intérêts, transigeant à distance l'une

avec l'autre, ou bien si elles forment réellement une même compagnie; leurs relations entre elles, la condition indépendante dans laquelle se trouve l'une et l'autre. Tout cela est important à savoir.

Sans doute, je n'hésite pas à déclarer également, pour ce que cela peut valoir, qu'il est important de considérer la preuve quant à la façon dont telle industrie est exercée ailleurs, et la proportion d'affaires des messageries des compagnies qui fournissent le transport, ou le montant payé pour tel transport. Mais c'est ce qui me paraît être la position relativement à ces principes. J'ai cru qu'il serait peut-être bon de les exprimer, et que les parties intéressées songeraient peut-être à se demander s'il ne serait pas désirable, avant que la commission ne règle ces choses, de soumettre toute question légale qui semblerait surgir à la considération de la cour suprême, de façon à ce que nous puissions, si possible, obtenir en temps sa décision, afin de baser dessus notre jugement final, plutôt que de nous laisser procéder indépendamment, étudier et conclure, pour voir ces conclusions fournir plus tard matière à appel.

On voit par là que le président de la commission des chemins de fer était d'avis que l'enquête devait porter non seulement sur les opérations de ces compagnies, mais aussi sur la manière dont ces opérations étaient conduites et sur les relations existantes entre ces compagnies et les compagnies de chemins de fer. En discutant cette question, nous ne devons pas perdre de vue qu'au Canada toutes les compagnies de messageries sont affiliées ou étroitement alliées à une de nos grandes compagnies de chemin de fer. Par exemple, la Dominion Express Co., une des plus importantes du Canada, n'est presque rien autre chose que le Pacifique-Canadien. Elle est la propriété du Pacifique-Canadien qui la dirige et l'exploite. La Canadian-Northern Express Co. appartient, corps et biens, à la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien. Les intérêts sont tellement liés qu'il est impossible de s'attaquer aux grandes compagnies de chemins de fer. Bien que des comptes séparés soient tenus, et bien que chacune conserve son identité propre, les compagnies de messageries ne sont que les agents des compagnies de chemins de fer et toutes ces précautions ne sont prises que pour permettre aux compagnies de chemins de fer d'exploiter l'industrie des messageries, sous un autre nom.

M. BLAIN: L'honorable député sait-il si des réductions ont été faites dans les tarifs des compagnies de messageries, pour le transport de certaines marchandises, depuis que ces compagnies sont sous la juridiction de la commission des chemins de fer?

M. EMMERSON: Les renseignements que j'ai recueillis sont trop volumineux pour que j'entreprenne de les communiquer à la Chambre à présent. Mais je dirai qu'à la suite de cette enquête, des ordonnances ont été rendues en différents temps, concernant certains produits agricoles, comme la crème, le beurre, les œufs et autres articles comme ceux que transportent ordinairement les messageries. Pour bien dire, il n'y a eu aucun changement concernant les produits laitiers. Ainsi, avant l'adoption des nouveaux tarifs, en 1907, et avant que les compagnies fussent mises sous la juridiction de la commission des chemins de fer, elles exigeaient un certain prix pour expédier les produits à destination et dans ce prix était contenue l'obligation de retourner gratuitement les caisses ou les vases vides. Un prix uniforme était exigé pour transporter la crème, d'un point à un autre, dans des bidons et ces bidons devaient être retournés à l'expéditeur, sans charge supplémentaire. A la suite de l'enquête, le tarif ne fut pas modifié et les compagnies imposèrent une charge additionnelle pour le retour des bidons vides. Cette enquête a eu d'excellents résultats pour faire connaître le mode d'opérations de ces compagnies dans le pays, mais elle n'a apportée aucune réduction dans les tarifs; on se plaint que ces tarifs sont encore excessifs et que l'enquête n'a rien rapporté aux consommateurs qui sont les premirs intéressés en cette question du transport des produits.

Ce que je signalerai à l'attention de la Chambre, avant de terminer les observations que je me propose de faire, établira, si je ne me trompe, l'affirmation que je fais en ce moment. Je sais que les compagnies de messageries se plaignent à ce sujet; en vérité, on m'a remis une déclaration où les intéressés exposent les conséquences sérieuses pour eux de cette enquête. Afin de leur rendre justice, je vais lire les réclamations qu'ils énoncent dans le document qui suit:

L'ordre donné par le bureau des commissaires des chemins de fer dans l'enquête tenue sur le service des messageries en 1910 a eu pour résultat:

1. Une diminution considérable des taux des messageries dans différentes parties du pays.

2. D'après une nouvelle formule de reçu, approuvée par la commission, la responsabilité des compagnies de messageries, en cas de perte et de dommage, a été grandement augmentée, si on la compare à ce qu'elle était auparavant d'après le reçu dont elles se servaient, ce qui a eu pour effet d'augmenter de plus de 50 p. 100 les dépenses des compagnies de messageries dans les cas de perte et de dommage et de faire profiter d'autant le public.

3. Alors qu'antérieurement les compagnies de messageries faisaient dans les principales cités un service de collection et de distribution gratuit au moyen de wagons qui ne se rendaient ordinairement qu'aux districts rapprochés (d'ordinaire des centres d'affaires), d'après ce nouvel ordre, ce service était étendu aux limites des municipalités des cités, ce qui occasionnait aux intéressés une dépense supplémentaire de 25 à 100 p. 100 en vue de se procurer les chevaux, les wagons et les employés supplémentaires requis.

4. Dans le cas d'envois directs, les lignes du premier courrier où l'on ne réclamait qu'un taux moyen établi par une combinaison de locaux séparés, la commission établissait une seule moyenne graduelle sur les colis pesant moins de 100 livres; elle établissait aussi une base dans le cas de colis pesant plus de 100 livres, d'après une moyenne de beaucoup plus abaissée que ne l'était celle créée par la première combinaison de moyennes séparées. Cela a été de nature à diminuer d'une manière très sensible les revenus des compagnies de messageries, bien qu'il soit impossible d'établir définitivement ce que cette diminution représente.

5. La commission, en s'occupant de ce qui se rattache au service des messageries, a ordonné qu'on préparât une nouvelle classification des taux réclamés par les messageries, dans le but de faire disparaître toutes les inconséquences et les défaveurs que ces taux contenaient, et dans celui de diminuer les revenus et d'augmenter les responsabilités des compagnies de messageries. Le résultat de cet ordre se fit sentir partout et l'on n'a pu établir jusqu'à quel point les revenus ont été affectés.

Je soumets cela comme indiquant la façon dont ces compagnies ont interprété cette enquête. Dans le but d'entrer dans les détails de ces réclamations, je puis dire qu'alors même qu'on a modifié la formule du reçu, on n'a pas obtenu les résultats qu'on espérait, mais dont on parle. Les mêmes difficultés subsistent encore aujourd'hui quant aux réclamations pour dommages et, en vérité, la commission a publié un ordre spécial se rapportant au transport des colis d'une compagnie à une autre, ou d'une compagnie canadienne à une compagnie américaine lorsque des colis arrivent à la frontière. Dans ce cas, la première compagnie qui reçoit l'article pour le transporter à sa destination ne devient plus que l'agent de l'expéditeur et la compagnie qui reçoit en premier lieu cet article se trouve indemne de tout blâme. Dans nombre de cas, même en ce pays, cela est de nature à créer de graves embarras à une expédition au point que plusieurs d'entre ces derniers m'ont affirmé qu'il leur est presque impossible de se récupérer des pertes qu'ils ont subies grâce à ce système. Quant aux colis expédiés aux Etats-Unis, inutile de protester ou de chercher d'obtenir compensation. Je pourrais lire des lettres et des lettres que m'ont adressées des hommes qui font affaires en ce pays et qui toutes se rapportent aux difficultés occasionnées par ce système.

M. BELAND: Si la Chambre adoptait le projet de résolution déposé par mon honorable ami, cela augmenterait-il le pouvoir que possède déjà la commission des chemins de fer de tenir l'enquête dont il est question?

M. EMMERSON: Ce projet de résolution ne lui accorde certainement pas ce pouvoir. La commission possède déjà toute l'autorité nécessaire à cette fin.

M. BLAIN: Autrement dit alors, que ce projet de résolution soit adopté ou rejeté, il n'accorde à la commission aucun pouvoir nouveau en vue d'enquête de cette nature.

M. EMMERSON: Aucun.

M. BLAIN: Quelle valeur a-t-il alors?

M. EMMERSON: Il signale la nécessité de tenir une enquête plus complète. On prétend—au nom des hommes d'affaires du pays—que la première enquête qui s'est terminée en 1910, n'a pas été aussi complète, aussi détaillée qu'elle aurait dû l'être. On se plaint de ce que la commission au complet n'ait pas étudié cette question.

M.COCHRANE: Le bureau au complet a rendu son verdict.

M. EMMERSON: Cela est parfaitement exact. La décision a été rendue par la commission au nom de tous ses membres. Ce n'est pas là ce dont je me plains, mais les hommes d'affaires du Canada affirment que la commission, siégeant au complet, devait entendre toute la preuve, si cela était possible. Les commissaires qui se trouvaient sous la direction du commissaire en chef n'ont pas eu l'occasion d'entendre les témoignages, ni d'exiger que tous les faits leur fussent soumis. Ils ont simplement pris pour acquis,—je ne les blâme pas d'avoir tenu cette attitude,—que tout était bien et ils ont laissé à leur président la tâche de prononcer la décision. Je ne crois pas qu'on se plaigne de la nature de ce jugement qui—je l'ai déjà dit—imposait des obligations sévères aux compagnies de messageries du Canada, mais on trouve à redire parce que les faits ne sont pas aussi détaillés qu'il l'aurait fallu, que les commissaires n'ont pas suivi la ligne de conduite arrêtée par la commission du commerce entre Etats de la république voisine et qu'ils n'ont pas étudié à fond tous les détails du service des compagnies de messageries. Même dans le cas de leur enquête et de la décision à laquelle ils en sont arrivés, on se plaint de ce que les commissaires n'aient pas alors agi avec fermeté, sauf dans ce qui a trait à deux ou trois détails.

Telle est la nature des récriminations que font entendre tous les hommes d'affaires du Canada. Ceux de l'Est aussi bien que ceux de l'Ouest réclament une seconde enquête, celle-ci plus complète, au cours de laquelle on pourra entendre tous les témoignages et qui sera présidée par la commission au complet, de telle sorte que chacun de ses membres ait l'occasion d'exercer son jugement avant d'en arriver à une conclusion sur le remède qu'il conviendra d'adopter. Ainsi, par exemple, en ce qui a trait à cette question même de la responsabilité des compagnies, ces dernières expliquent que leurs obligations sont plus onéreuses par suite des responsabilités qu'elles encourent en cas de per-

tes. Les expéditeurs disent qu'il n'en est pas ainsi; que les mêmes difficultés existent encore; qu'ils ne peuvent obtenir compensation dans des cas de pertes, et que les difficultés qui existaient aux Etats-Unis et qui ont été dévoilées au cours d'une enquête sérieuse se produisent au Canada, bien que sur une moindre échelle, peut-être, et qu'on n'a pas appliqué le remède conseillé. J'ai par devers moi la déclaration du gérant de l'une des principales maisons d'affaires du Canada; elle se rapporte à cette stipulation du reçu des compagnies de messageries dont il est fait mention dans le mémoire des compagnies de messageries que j'ai lu. La voici:

Si l'article est remis à une compagnie de messageries ou à un courrier ne relevant pas du statut relatif aux chemins de fer, la compagnie devra agir en qualité d'agent d'expédition en en effectuant telle livraison et en arrêtant une convention, s'il s'agit d'un transport plus éloigné, et la responsabilité de la compagnie cessera de ce fait même.

Cette question fut soulevée dans un cas particulier et la réponse fut:

Si vous avez fait des pertes, de toute évidence vous avez un droit d'action aux Etats-Unis contre la compagnie des Etats-Unis; cependant, vu qu'une compagnie des Etats-Unis ne relève pas de la commission, celle-ci a approuvé la disposition citée plus haut.

Il s'agissait d'un cas où il n'existait aucun remède. Pareils cas sont souvent soumis aux tribunaux. Il s'en est soulevé un tout dernièrement, au mois de janvier, si je ne me trompe, où semblable difficulté s'est produite. Je ne me donnerai pas le mal de rappeler tous ces cas isolés; je me contenterai de traiter cette question d'une façon générale. Les expéditeurs se plaignent de ce que les compagnies ne les traitent pas avec justice quand il s'agit de réclamations de cette nature. Ils affirment qu'elles se montrent arbitraires et autocrates et que, lorsqu'on s'adresse à elles en cas de perte, elles ne s'occupent pas de ce détail, à l'encontre de ce que font les compagnies de transport de par l'univers entier. "C'est vrai que tout cela est arrivé," disent-elles, "mais qu'allez-vous faire en cette occurrence?"

Et parce qu'elles sont très égoïstes, il est presque impossible de se faire indemniser de la moindre perte, surtout s'il s'agit d'articles expédiés aux Etats-Unis.

En ce dernier pays on a tenu une enquête qui a mis au jour un si grand nombre de faits que la commission du commerce entre Etats s'est vue forcée d'adopter une ordonnance très sévère, ce qui a été la cause d'une amélioration très sensible dans tout ce qui se rattache aux affaires des compagnies de messageries. Je crois que c'est Wannamaker qui est l'auteur de cet immortel épigramme qu'il y a cinq objections au système des colis postaux. Mais cet épigramme, à l'instar de beaucoup d'autres, n'était pas exact; en réalité, on pourrait invoquer vingt-deux objections dans le cas des compagnies de messageries. Aux Etats-Unis, le nombre de ces dernières dépassait cinq, puisqu'on en comptait vingt-deux dont l'exploitation s'oppose encore au service de la livraison des colis postaux. Un mauvais plaisant a conseillé de porter ce chiffre à vingt-trois et d'aller de l'avant, ajoutant qu'on pourrait alors s'en débarrasser complètement et recommencer sur des données nouvelles. Aux Etats-Unis on a découvert qu'il existait réellement un trust des compagnies de messageries et l'on a constaté que c'était le meilleur spécimen du pillage organisé et reconnu par la loi qui eût jamais existé et que l'on ne semblait blâmer personne pour cela. Voilà encore un autre exemple de cette vérité éternelle que la puissance dont on abuse tend à la tyrannie. Le résultat de ce trust aux Etats-Unis fut que ces vingt-deux compagnies se sont partagé le territoire entre elles et qu'elles ont poursuivi leur industrie dans leur intérêt unique. Les autres compagnies ne sont pas intervenues à l'encontre de celle qui avait reçu en partage tel ou tel territoire, ce qui eut pour résultat que les taux furent exorbitants—que tout se termina dans un scandale dont souffrent les industries et le commerce du pays.

Nous comprenons tous parfaitement que les compagnies de messageries canadiennes sont établies sur des bases qui diffèrent quelque peu de celles des compagnies américaines. Il est vrai que dans les deux pays les compagnies de messageries datent du temps où l'on a commencé à construire des chemins de fer aux Etats-Unis d'abord, puis au Canada. Les propriétaires des diligences antiques ont dû disparaître à l'arrivée des chemins de fer. Ces compagnies dont le capital à l'origine ne représentait presque rien, ont pris des proportions énormes.

Je crois que je pourrais très bien donner lecture à la Chambre des paroles du juge Mabee dans son jugement général, d'abord en ce qui concerne la capitalisation, le capital et les finances des compagnies de messageries. Voici ce qu'il dit:

La situation de presque toutes les compagnies de messageries faisant des affaires au Canada, la situation des deux compagnies Canadian et Dominion, est différente de la plupart, sinon de toutes les compagnies de messageries faisant des affaires aux Etats-Unis. Jusqu'à quel point le capital-actions des diverses compagnies opérant aux Etats-Unis est détenu par les compagnies de chemins de fer, voilà ce sur quoi nous n'avons aucun renseignement exact, bien que nous n'ignorions pas que certaines compagnies de chemins de fer possèdent des intérêts considérables dans le trafic des messageries. Au Canada, tout le capital-actions de chacune des compagnies ci-dessus est détenu par le chemin de fer avec lequel chacune de ces compagnies est fusion-

née. Par exemple, chaque action du capital-actions de la compagnie Dominion est détenu en fidéicommis par la compagnie du Pacifique-Canadien, cette compagnie étant la propriétaire réel et bénéficiaire de tout l'actif ainsi que des franchises et des gains de la compagnie Dominion. La compagnie de messageries Canadian-Northern est dans une situation quelque peu différente, car il ne semble pas que le capital-actions soit expressément détenu en fidéicommis pour la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern. Une lettre de la compagnie contient l'exposé suivant sur tout cela:

"Le capital-actions de la compagnie autorisé est $1,000,000, dont émission de $300,000. De ce montant, $5,000 a été payé en argent, et $295,000 ont été émis comme capital entièrement libéré aux vendeurs de la compagnie de messageries, et ses droits, franchises, libre pratique, biens, etc., s'y rattachant, ayant trait à la mise en opération de la compagnie Northern-Pacific et Manitoba et autres compagnies s'y rattachant, et pour la libre pratique, les biens, etc., dont il est fait usage pour les affaires de messageries alors faites pour la compagnie Canadian-Northern et les chemins s'y raccordant."

Hon. M. MABEE. Quelle étaient les vendeurs?

M. BUELL: William Mackenzie, D. D. Mann, Z. A. Lash, R. J. Mackenzie, la succession A. W. Mackenzie, et la Mackenzie Mann Co., Limited. La lettre continue comme suit:

"D'après ce qui précède, on peut voir que tout le capital-actions est pour ainsi dire détenu par la Mackenzie Mann Co., la balance des cinq actions donnant simplement à leurs possesseurs qualité d'administrateurs. La compagnie Canadian-Northern ne détient aucune partie du capital-actions ni en propre ni en fidéicommis, mais il est aisé de voir que la compagnie de messageries est contrôlée par les mêmes intérêts que ceux qui contrôlent la compagnie de chemin de fer, les actionnaires étant pour ainsi dire les mêmes."

En essayant d'établir, pour les compagnies de messageries, des taux équitables et raisonnables pour le public, il peut sembler indifférent que le capital-actions soit détenu par des particuliers ou par des compagnies de chemin de fer; car, après tout, quels que puissent être les véritables détenteurs, ils ont bien le droit de voir à ce que les affaires soient conduites de façon à leur assurer des revenus raisonnables. Et il ne s'ensuit pas, parce que les compagnies de messageries sont absorbées par les compagnies de chemins de fer, que nous devions considérer la question des taux à établir d'une autre manière que si le capital-actions appartenait à d'autres détenteurs. Mais il a fallu cependant examiner de plus près en quelle posture se trouvaient les chemins de fer à l'égard des compagnies de messageries. Par exemple, un contrat se rapportant à des questions de transport et autres sujets entre une compagnie de chemin de fer et une compagnie de messageries absorbée par la première demande une considération bien plus approfondie de tous les faits pouvant s'y rapporter que s'il sagissait d'un contrat entre une compagnie de messageries, ayant une organisation indépendante de la compagnie de chemin de fer, et la compagnie de chemin de fer, chaque compagnie conservant alors pour traiter ses propres positions. En outre, quand toutes les recettes de la compagnie de messageries vont à la compagnie de chemin de fer, il y a absence complète de concurrence en ce qui concerne la classe de trafic entre les deux corporations, et dans une certaine mesure au moins, et naturellement avec certaines restrictions, c'est dans l'intérêt de la compagnie de chemin de fer de faire transporter le trafic par grande vitesse, et non pas dans des wagons-marchandises, car alors les recettes augmentent proportionnellement. En supposant qu'une compagnie de messageries fonctionne sur une ligne de chemin de fer, la compagnie possédant ce chemin de fer et n'ayant aucun intérêt financier dans le service des messageries s'apercevrait peut-être qu'il y va de son intérêt de transporter le trafic en wagons-marchandises; dans tous les cas, il y aurait alors une certaine concurrence au sujet du trafic à envoyer soit par grande ou petite vitesse. En outre, quand une compagnie de messageries est absorbée par une compagnie de chemin de fer, on peut supposer que les gestions de ces compagnies sont si intimement mêlées l'une à l'autre que les tarifs sont établis de façon à être au meilleur avantage de la compagnie de chemin de fer. Nous ne voulons pas dire que l'enquête a révélé qu'il avait pu s'élever des abus au sujet de tout cela, mais nous mentionnons toutes ces choses afin de bien faire voir la multitude de détails dont la commission est appelée à s'occuper.

La commission a poussé très loin son enquête afin de savoir si les tarifs de la compagnie qui avaient été soumis étaient équitables et raisonnables, et elle a pris en considération la question du prix de transport, et la question du fonctionnement d'une compagnie de messageries sans attache aucune avec la compagnie de chemin de fer, et en outre elle a considéré le côté financier, c'est-à-dire le montant de capital placé. Nous allons prendre par exemple la compagnie Dominion:

La compagnie de messageries Dominion a été constituée en corporation en 1882. Le capital-actions a été fixé à $1,000,000, réparti en dix mille actions de $100 chacune, une disposition établissant que les actionnaires réunis en assemblée spéciale pourraient, suivant qu'il y aurait majorité pour cela, accroître le montant du capital-actions à $2,000,000.

Quand la compagnie commença ses opérations, le capital-actions fut souscrit jusqu'à concurrence de $1,000,000, sur lequel il fut fait un appel de versement de 10 p. 100.

Les premiers actionnaires furent:

	Actions.
Andrew Robertson, Montréal. ..	7,350
P. Mitchell..	100
John Cassels..	100
A. B. Chaffeo..	100
Hon. J. R. Thibaudeau	100
W. M. Macpherson..	100
G. A. Kirkpatrick..	2,150
	10,000

Entre la date de l'inspection et 1904, les dix mille actions susdites furent assignées aux personnes dont les noms suivent, et en juin 1904 il fut décidé d'accroître le capital-actions jusqu'au plein montant autorisé par l'acte d'incorporation de la compagnie, c'est-à-dire

$2,000,000, ce qui fut décidé par les actionnaires réunis en assemblée spéciale, et l'augmentation fut répartie parmi les actionnaires d'alors au prorata, lesquels actionnaires étaient les suivants:

	Actions.
Sir W. C. VanHorne	14,000
Sir T. G. Shaughnessy	4,500
R. B. Angus	200
W. S. Stout	200
C. F. Smith	200
C. R. Hosmer	200
	20,000

Le 26 juin 1882, $24,500 furent payés au trésor à Montréal par les souscripteurs, et à la même date une entrée fut faite au crédit dans le livre de caisse, sous l'en-tête Land Grand Bonds, $75,500. Ces deux articles semblent représenter 10 p. 100, soit $100,000 sur le capital-actions de $1,000,000.

En d'autres termes, la compagnie de messageries Dominion fait ses opérations au Canada avec une capitalisation nominale de $2,000,000, des actions ayant été émises jusqu'à concurrence de ce montant, et cependant il n'a été versé que 10 p. 100 sur le premier $1,000,000, c'est-à-dire $100,000 et autant que nous pouvons voir par les rapports soumis à la commission des chemins de fer ou au bureau des statistiques du ministère des chemins de fer, c'est là le seul argent placé dans les affaires de la Compagnie de messageries Dominion, et cependant, ainsi qu'on le verra plus loin, cette compagnie paie un dividende sur une capitalisation de $2,000,000.

A la même date on vers la même date, l'inscription de $75,500 pour Land Grant Bonds apparaît comme un déboursé, c'est-à-dire comme argent versé. Depuis lors, il ne paraît pas y avoir eu d'autres paiements faits par des actionnaires au sujet de leurs actions; mais, à de certains intervalles, c'est-à-dire d'octobre 1882 à octobre 1884, la somme de $9,437.50 a été portée au crédit du livre de caisse comme " intérêt reçu sur titres concessions agraires " (Land Grant Bonds), après quoi il n'y a plus aucune entrée de ce genre. Il y a aussi des entrées paraissant être au crédit du compte de caisse pour " intérêt sur dépôt " d'octobre 1884 à avril 1892, s'élevant à $7,448.46, ces deux montants s'élevant à $16,885. Ce montant a été appliqué par erreur comme étant entièrement pour titres concessions agraires.

Propriétés et biens-fonds.

Le montant total des propriétés et biens-fonds figurant sur les livres de la compagnie depuis le commencement de ses opérations jusqu'à la fin de 1908, est de $592,239, réparti comme suit:

Propriétés (c'est-à-dire matériel en général)	$407,038
Biens-fonds	185,201

Les biens-fonds consistent principalement en écuries situées dans les principales villes, les exceptions étant:

Quai à poissons à Vancouver, évalué au prix coûtant	$27,523
Bureaux à Québec	27,134
Bureaux et dépôt à Toronto	21,602

Tous les biens-fonds sont portés à leur prix coûtant; mais la compagnie estime que leur valeur est aujourd'hui beaucoup augmentée.

La compagnie a soumis deux relevés, l'un montrant le revenu brut et les dépenses, l'autre excluant certains revenus qu'elle prétend ne pas être sujets à la juridiction de la commission, c'est-à-dire le revenu provenant de son industrie de la pêche à Vancouver, et celle de ses mandats-argent.

L'examen des livres démontre que le revenu brut total de toutes sources, pour la période de huit ans 1901-1908, s'est élevée à $21,473,694, avec augmentation allant de $1,529,195 en 1901, à $3,743,580 en 1908.

Je ne m'étendrai pas davantage sur ce qui se rapporte à cette compagnie, car cela m'entraînerait à trop de détails. La compagnie Canadian Express est dans la même situation. Voici ce qu'en dit le président:

Cette compagnie a été constituée en corporation en 1868 avec un capital nominal de $500,000; capital souscrit de $275,200, dont $27,520 a été versé. La compagnie du Grand-Tronc a acheté en 1892 tout le capital-actions de la compagnie pour $660,000.

Le 1er janvier 1892, il a été fait un inventaire complet du capital et des propriétés, et le chiffre en a été porté à $60,000. Ce chiffre a continué à s'accroître tous les ans, et la compagnie estimait qu'il s'élevait, à la fin de 1908, à $202,719, savoir:

Propriétés	$143.668
Bien-fonds	69,050

Le actionnaires, et le montant de leurs actions, sont les suivants:

Sir C. Rivers Wilson, A. W. Smithers	$1,465,000
C. M. Hays	1,505 000
F. W. Morse	5,000
W. Wainright	5 000
E. H. Fitzhugh	5,000
Hugh Patton	5,000
C. Percy	5,000
Frank Scott	5,000
	$3,000,000

On ne voit pas nulle part qu'un seul dollar ait été versé dans ce capital, sauf les premiers $272,000, et cependant la capitalisation est représentée comme étant de $3,000,000, et des dividendes sont payés sur ce montant.

De même que la compagnie Dominion, la compagnie Canadian a soumis deux relevés, l'un excluant et l'autre incluant certaines affaires qu'elle prétend ne pas pouvoir être considérées comme se rattachant à des affaires de messageries.

Les affaires dont il est fait exclusion sont:

Mandats-argent (recettes nettes pour 7 ans)	$223,692
Recettes océaniques (recettes nettes pour 7 ans)	31,725
Commissions de douanes (recettes nettes pour 7 ans)	9,974
Commissions diverses (recettes nettes pour 7 ans)	4,969
	$270,360

Le revenu brut total de toutes sources, durant la période de sept ans, 1902-1908, s'est elevé à.. .. .. ..$13,362,266
Moins frais de transport payés et dus à d'autres compagnies.. 1,706,295

$11,655,971

Il y a donc augmentation, de $1,314,400 en 1902, à $1,909,024 en 1908, soit une moyenne de $1,665,024 par année.

Voici tout simplement les faits soumis par les compagnies de messageries, au cours de l'enquête conduite par l'administration. Il est intéressant, cependant, de noter les résultats obtenus par ces compagnies depuis deux ans, sans égard aux autres années. Il n'y a jamais eu une enquête complète dans les opérations de ces compagnies depuis leur origine. En 1911, en vertu d'un amendement de la loi des chemins de fer, les compagnies de messageries furent tenues de soumettre chaque année, au ministère des chemins de fer, un rapport indiquant tous les faits au sujet de leur capitalisation et de leurs opérations. Le même relevé fut soumis en 1912, et nous avons les rapports pour ces deux années-là seulement.

Les rapports de 1912 ont été déposés sur le bureau de la Chambre dans le cours de la semaine dernière, mais je n'ai pas eu l'occasion de les analyser; mais je puise les renseignements suivants dans le rapport de 1911: les recettes brutes provenant de l'exploitation des messageries canadiennes mentionnées ont été de $8,810,315.22; les compagnies ont payé pour leurs privilèges $4,022,907.96, c'est-à-dire qu'elles ont payé cette somme aux compagnies de chemins de fer pour le transport des marchandises qui leur avaient été confiées; les récettes totales provenant du transport étaient donc de $4,787,407.56; ajoutez à cette somme les recettes provenant des autres opérations, $3,506.60 et vous aurez les recettes totales provenant de l'exploitation de ces trois compagnies canadiennes en 1911, soit $4,790,914.16. En défalquant les frais d'exploitation, c'est-à-dire les frais du transport de leurs colis, il restait à ces trois compagnies des recettes nettes de $1,118,404.19. Avec cette somme, elles ont payé $14,416.17 de taxes, de sorte que leurs recettes nettes ont été de $1,103,988.02.

Autrement dit, les recettes de ces compagnies dont la mise de fonds globale encore en circulation est de $4,005,200 ont été de $1,103,988.02, soit d'un peu plus de 27½ p. 100.

En un sens, leur capital est fictif; Je ne veux pas dire qu'il y a eu fraude, mais il est fictif parce que dans tous les cas ces compagnies ont émis des actions libérées sans avoir reçu un seul sou de plus que les sommes que j'ai mentionnées.

Le revenu net de ces trois compagnies, d'après leur propre bilan a été: Canadian-Express, $261,645.06; Canadian-Northern-Express, $141,650; Dominion-Express, $674,237.82, soit un total de $1,077,536.88, moins les dividendes. Voici ce qui est étrange: la Canadian-Express a payé $21,624.32 en dividendes; la Dominion-Express a payé $460,000 en dividendes; en tout $481,624.32, laissant un excédent de $595,912.56, après le paiement de ces dividendes, provenant de l'exploitation de ces trois compagnies en 1911, d'après leur propre bilan. Les dividendes de $460,000 de la Dominion-Express se répartissent ainsi: elle a payé $240,000 à ses actionnaires, elle a mis en réserve $160,000 et mis de côté $60,000 pour le remplacement de ses immeubles. Après le paiement de ses dividendes, ces compagnies ont un excédent de près de $600,000. Que devient cet excédent? De quelle manière utilise-t-on cette somme? Les actionnaires ont reçu leurs dividendes; les sommes ne sont inscrites au débit nulle part; dans les états remis au département des Chemins de fer et des Canaux, ces compagnies démontrent qu'elles ont ou qu'elles avaient ces sommes pour un objet quelconque. Est-ce pour construire des édifices? De quelle manière les emploie-t-on?

Aucun état ne fournit la réponse à cette question. L'état de 1911 a eté suivi de l'état de 1912, et ce dernier même ne démontre pas comment on a utilisé l'excédent de 1911. Ces sommes sont probablement dans la caisse de ces compagnies.

On pourrait se demander: Y aura-t-il une prime aux actionnaires? Ces compagnies n'ont pas été autorisées, je le suppose, à augmenter leur capital, mais ces diverses compagnies préparent-elles les voies au paiement d'une prime aux actionnaires? Il ne s'agit pas seulement du montant des dividendes qu'elles payent, 6 ou 8 p. 100; il s'agit de leurs recettes et de l'excédent qu'elles ont après avoir défalqué du total de leurs recettes le total de leurs dépenses. Si vous prenez le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux pour 1912, vous trouverez aux pages douze et treize les renseignements suivants relativement aux recettes et aux frais d'exploitation de ces trois compagnies canadiennes:

Dans le rapport de l'an dernier, il est expliqué qu'on a constaté qu'il était impossible de faire un départ exact entre les affaires des messageries américaines faisant des opérations au Canada et la totalité de leurs affaires. A cet égard, la situation n'a pas changé, et il y a peu d'espoir de faire un meilleur partage que celui qui a eu lieu pour les fins du rapport de 1911. Cette répartition était basé sur une attribution arbitraire des recettes et des frais d'exploitation d'après le nombre de milles parcourus au Canada comparativement à la totalité des milles parcourus tant au Canada qu'aux Etats-Unis.

En 1912, les recettes brutes provenant de l'exploitation ont été de $10,994,418.10. En 1911, elles avaient été de $9,913,018.31.

En déduisant $4,892,242.49 pour les privilèges des messageries—c'est-à-dire la somme payée par les messageries aux lignes de che-

min de fer, de bateaux à vapeur et de diligence pour le transport de leurs colis—il reste $6,102,175.61 de recettes provenant de l'exploitation pendant l'année.

Les frais d'exploitation—chose bien différente du privilége des messageries—accusaient un total de $4,880,120, cela laissait $1,222,055.61 de recettes nettes provenant de l'exploitation, somme à laquelle il faut ajouter $28,440.91 de recettes nettes provenant des opérations à l'étranger, ce qui donne un total de $1,250,096,52. En déduisant $87,488.58 pour les taxes, il reste $1,163,007.94 de recettes nettes pour 1912.

L'on remarquera qu'en 1912 ces compagnies ont présenté un rapport indiquant qu'elles avaient payé $87,488.58 de taxes, tandis qu'en 1911 elles n'accusaient qu'un paiement d'environ $14,000. D'où provient le grand écart dans le chiffre des taxes de ces deux années? Est-ce une question de comptabilité? Je me borne à appeler l'attention de la Chambre sur cet étrange écart dans le chiffre des taxes de 1912 comparativement aux taxes de 1911.

En ce qui concerne les compagnies canadiennes les recettes nettes, après la défalcation des taxes, ont été:

Canadian-Express	$283,281 33
Dominion-Express	645,288 94
Canadian-Northern-Express	192,496 25

Si l'on compare ces recettes nettes aux charges qui pèsent sur le capital, voici quel a été le résultat des opérations des compagnies canadiennes en 1912:

	Charges du capital.	P. 100 des recettes.
Canadian-Express	$1,705.200	16.6
Dominion-Express	2,040 000	31.6
Canadian-Northern-Express	1,000,000	19.2

La moyenne pour ces trois compagnies a été de 23.4.

Le bilan suivant donne un bref sommaire des résultats financiers de l'année:

Recettes brutes de l'exploitation	$10,494,418 10
Moins privilèges des messageries	4,492,242 49
Recettes d'exploitation	$ 6,102,175 61
Frais d'exploitation	4,880,120 00
Recettes nettes d'exploitation	$ 1,222,055 61
Recettes nettes des opérations à l'étranger	28,440 91
Total des recettes nettes	$ 1,250,496 52
Moins taxes	87,488 58
Balance de l'année	$ 1,163,007 94

La Canadian-Express a porté $48,965.27 au compte des agrandissements et améliorations, tandis que la Dominion-Express a retranché $160,000 pour dividendes, $160,000 pour réserve et $80,000 pour le renouvellement des immeubles.

Toutefois, en supputant la balance nette de l'année, la somme ci-dessus mentionnée $1,163,007.94, est la véritable balance. Les dividendes, les crédits pour améliorations, réserves, etc., ne font qu'expliquer quel emploi on a fait de la balance. Autrement dit, ces inscriptions sont purement des affaires de comptabilité. Elles ne diminuent en aucune façon les bénéfices provenant de l'exploitation.

Voici un tableau des recettes d'exploitation pour l'année finissant le 30 juin 1912:—

Recettes du transport:—		
Recettes des messageries		$10,575.699 00
Divers		41,675 90
Total		$10,617,375 90
Autres recettes que les recettes du transport:—		
Mandats—domestiques	$201.234 88	
Mandats—étrangers	18,056 02	
Chèques de voyageurs—domestiques	2 806 60	
Chèques de voyageurs—étrangers	2,714 92	
Chèques remboursables sur livraison	83,791 24	
Autres recettes	68,138 64	
		377,042 30
Recettes brutes		$10,994,418 10

Une comparaison des recettes provenant d'autres sources que le transport en 1911 et en 1912 indiquerait l'augmentation de ces recettes. Voici l'état:—

	1911.	1912.
Mandats—domestiques	$181.395 28	$201,534 88
Mandats—étrangers	16,985 06	18,056 02
Chèques de voyageurs—domestiques	2,895 74	2,806 60
Chèques de voyageurs—étrangers	1,186 21	2,714 92
Chèques remboursables sur livraison	39,701 71	83,791 24
Autres recettes	26,149 59	68,138 64
Total	$268,313 59	$377,042 30

J'ai soumis ces calculs à la Chambre afin de démontrer non seulement les énormes bénéfices, mais l'augmentation des affaires de ces compagnies. Elles font des progrès d'une année à l'autre, et pourtant elles n'ont pas de supplément de capital et la population canadienne est obligée de payer des dividendes sur un capital d'un peu plus de $4,000,000, ou de verser son argent dans la caisse de la compagnie afin de lui permettre de payer des dividendes sur ce capital, tandis qu'en réalité la mise de fonds réelle n'atteint pas ce chiffre. Les recettes de ces compagnies provenant du transport sont, naturellement, les plus élevées mais de plus, je le répète, ces compagnies font, pour ainsi dire, un commerce de banque et leurs recettes de cette source sont vraiment considérables lorsqu'on s'enquiert des résultats. Je n'entrerai pas dans le détail de ce que ces recettes ont été depuis deux ans. Cela n'a pas trait à la discussion du projet de résolution et si j'en ai parlé, c'est uniquement pour démontrer les immenses bénéfices qui découlent de cette entreprise et pour signaler à la Chambre son accroissement et ses progrès. L'enquête qui s'est terminée en 1910 peut être considérée comme une enquête complète jusqu'à ce moment-là; pourtant, à cause de la différence dans la situation d'aujourd'hui et d'il y a trois ans à peine, il est de l'intérêt du pays, en présence de l'attitude de la population envers ces compagnies, que la commission

des chemins de fer fasse une enquête minutieuse et que la question soit examinée à fond en vue, si faire se peut, de faire approuver des tarifs qui diminueront les prix excessifs exigés par ces compagnies pour le transport des denrées et des marchandises d'un bout à l'autre du pays.

Il n'est peut-être pas hors de propos de signaler à l'attention des cas isolés d'exaction, par ces messageries. Si cela ne prouve rien, il sera néanmoins intéressant d'examiner l'étendue de ces exactions. Je sais qu'une canne a été expédiée de cette ville à une petite ville de l'Ouest. La canne elle-même valait 75 cents et le prix du transport s'est élevé à 45 cents. Je connais aussi le cas d'obligations transmises de Saint-Jean à Moncton (N.-B.) et le prix du transport de ces obligations, qui ne pesaient que quelques livres, s'est élevé à $8,75.

M. STANFIELD: Etaient-elles assurées pour ce prix là?

M. EMMERSON: On a sans doute fait entrer en ligne de compte la valeur des obligations, aux termes de l'article concernant la responsabilité de la compagnie; mais même dans ce cas, vu que la distance n'était que de 90 milles, je considère que le prix était excessif.

Je ne me suis pas donné la peine de rechercher ces affaires-là, mais il en est d'autres qui ont attiré mon attention: le cas, par exemple, d'un colis de trois livres expédié de Toronto à un lieu du Nouveau-Brunswick, et dont le port a été de 45 cents; un colis de douze livres envoyé de Saint-Jean à 100 milles de là, moyennant 45 cents; un colis de trois livres expédié de Saint-Jean à même distance au prix de 30 cents. Ces cas isolés sont, il me semble, la preuve des prix excessifs que l'on demande, comparativement surtout à ceux du service récemment inauguré aux Etats-Unis. J'ai pu me procurer un exemplaire du tarif de la poste aux colis américaine. Le pays est divisé en zones. Il y a la première zone qui est de 50 à 150 milles; la deuxième, de 150 à 300 milles; la troisième, de 300 à 600; la quatrième, de 600 à 1,000; Il y a ensuite la septième zone qui est de 1400 milles, et la huitième de plus de 1800 milles. Pour une livre sur place, le prix est de 5 cents; dans la quatrième zone il est de 6 cents; puis de 7, 8, 9, 10, 11 et 12 cents. Mais dans la première zone, pour une livre, le prix est de 5 cents; pour deux, 8 cents; pour trois, 11 cents; pour quatre, 14 cents; pour cinq, 17 cens; pour six, 20 cents; pour sept, 23 cents; pour huit, 26 cents; pour neuf, 29 cents; pour dix, 32 cents; pour onze, 35 cents. Cela pour 150 milles. Les prix de ce service aux Etats-Unis sont assurément très modérés, et il vous est démontré, par la comparaison, que les compagnies de messageries doivent, au Canada comme aux Etats-Unis, faire un profit énorme dans la transmission des articles de faible poids. Il arrive bien souvent que les prix excèdent de beaucoup la valeur des articles eux-mêmes.

J'aurais été bien aise de pouvoir présenter cette affaire plus brièvement, et en même temps traiter la question avec plus d'étendue; mais vu l'heure avancée, vu les conditions et les circonstances dans lesquelles ces faits sont soumis à la Chambre, il nous est impossible de discuter la chose d'une manière satisfaisante. Elle est d'une suprême importance pour le peuple du Canada. Quand on se rend compte, comme je m'en suis rendu compte, mais seulement après en avoir fait le calcul, que l'impôt payé au Canada aux compagnies de messageries est de plus de $1.25 par tête de la population, on commence à se faire une idée de l'étendue des opérations de celles-ci. Je n'ai parlé que des compagnies de messageries canadiennes, mais n'oublions pas qu'il y faut ajouter, comme faisant affaires dans le pays, les compagnies connues sous le nom de Wells-Fargo, American, United-States Express, National Express, et d'autres aussi, je crois. Il en est une qui, je crois, fait à peu près toutes les affaires du Yukon par le territoire américain. Les choses ne sont mises devant la Chambre, devant le ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou devant la commission des chemins de fer, que peu à peu.

Jamais il n'a été fait un exposé complet des conditions dans lesquelles ces compagnies fonctionnent, et j'ose dire qu'à l'égard d'aucune d'elles nous n'avons des renseignements complets et satisfaisants. Pour ce qui est des compagnies américaines, rien absolument qui nous renseigne. C'est à ce Parlement qu'il appartient de résoudre ce problème et de le résoudre promptement. Je me souviens parfaitement de l'état de choses qui régnait en 1906. Je sais que là où l'entreprise n'est pas aux mains des compagnies de chemin de fer elles-mêmes, les compagnies de messageries avaient des arrangements avec ces dernières. Lorsque j'ai pris la direction du ministère des Chemins de fer et des Canaux, l'Intercolonial faisait lui-même ses affaires de messageries en vertu d'une convention avec la Canadian Express Company. Cette convention est expirée en 1905, pendant que j'étais ministre des Chemins de fer et des Canaux. Elle avait existé durant un certain nombre d'années, et l'Intercolonial recevait de la compagnie 40 p. 100 de la recette brute perçue de ce fait. On a pensé en 1905 à mettre entre les mains de l'Intercolonial l'exploitation de ce service quant aux colis qui lui sont confiés. J'étais fortement en faveur de la chose. Comme à toutes les questions il y a deux aspects à considérer, il fut finalement décidé que la convention serait renouvelée moyennant remise à nous

faite de moitié de la recette brute. Je ne sais pas si cette dernière convention est expirée.

M. COCHRANE: Elle a été renouvelée en 1911.

M. EMMERSON: Dans tous les cas, je crois que l'Intercolonial a eu, depuis 1905, 50 p. 100 de la recette brute provenant du transport sur sa ligne des colis confiés aux messageries. J'ai alors pensé, et je pense encore que la situation financière de l'Intercolonial serait infiniment meilleure s'il bénéficiait à lui seul du transport des effets ordinairement confiés à des compagnies de messageries. Les frais additionnels seraient bien peu de chose. Il y a naturellement certaines questions à étudier, comme, par exemple, celle des gares de livraison ici et là; mais ma conviction bien établie est que les recettes brutes du chemin de fer seraient très sensiblement accrues s'il se chargeait lui-même de conduire ses affaires de messageries. Quoi qu'il en soit, la chose n'est pas pour aujourd'hui, puisqu'il a été conclu récemment avec la Dominion Expression Company un accord aux termes duquel les trains de l'Intercolonial transportent les colis qui lui sont apportés par cette dernière à des conditions raisonnables.

Je ne suis pas au courant de la situation et je ne saurais exprimer d'avis à cet égard J'ai pensé, toutefois, qu'en ce qui concerne la section nord de l'Intercolonial, l'administration du chemin de fer aurait a dépenser davantage pour l'exploitation de deux compagnies que pour celle d'une seule compagnie, alors que le mouvement de messageries dans cette section n'accuserait pas d'augmentation. C'est-à-dire que le volume du trafic serait réparti entre les deux compagnies, tandis que le volume total d'affaires n'accuserait pas d'augmentation sensible. Voilà mon avis. Le ministre des Chemins de fer a sans doute étudié la question et il est au courant des faits et des circonstances. Je ne me hasarderai pas à faire de critique ni à exprimer d'avis sur les résultats à prévoir.

L'heure de l'initiative est venue pour le Parlement; il est temps qu'il donne à la commission des chemins de fer les instructions voulues en vue d'une enquête supplémentaire sur la situation actuelle. Je n'ai pas de plainte à formuler au sujet de l'attitude prise par la commission. A mon avis, la question a été l'objet d'une étude très approfondie; du moins, le début a été excellent; mais les déclarations du juge Mabee et de son prédécesseur, le juge Killam, nous prouvent qu'à leur avis, l'enquête n'a pas été assez approfondie, à leur gré et en outre les conclusions découlant de cette enquête ne sont pas assez complètes et laissent à désirer. Voici ce que je suggère: que la commission, conformément aux instructions de la résolution à l'étude et appuyée sur l'influence du ministre des Chemins de fer tienne une nouvelle enquête, afin que quelque autre recours soit donné aux consommateurs et aux producteurs. C'est une question vitale qui intéresse non seulement le producteur, mais encore le consommateur. Plus on rapproche le consommateur et le producteur, et plus on facilite l'accès entre le point de production et le point de consommation; tout le monde y gagne et on peut aisément le faire sans qu'il en résulte de détriment pour les intérêts commerciaux ou financiers des compagnies de messageries ou des chemins de fer au Canada.

Monsieur l'Orateur, que la Chambre me pardonne la longueur démesurée des observations que j'ai dû forcément lui infliger. C'est un plaisir pour moi de le faire; seulement, en remplissant ce devoir envers moi-même et envers le pays, j'ai visé à être aussi court que possible.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est): Monsieur l'Orateur, nous venons d'avoir le plaisir de prêter l'oreille pendant quelques heures aux doléances du député de Westmoreland (M. Emmerson) au sujet des compagnies de messageries. Ceux d'entre nous qui siègent ici depuis huit ou dix ans se demandent avec étonnement ce que faisaient ces messieurs lorsqu'ils étaient au pouvoir et surtout ce que faisait le ministre des Chemins de fer à l'égard de ces questions, vu qu'ils ne cessent de les ramener aujourd'hui sur le tapis et de préconiser de nouveaux systèmes à ce sujet. J'ai parfaite souvenance d'avoir, bon an mal an, appelé l'attention de l'honorable député qui m'a précédé sur les prix exorbitants que ces compagnies arrachaient au public et il ne m'a guère donné satisfaction. Eût-il accepté ce que nous suggérions en 1904, alors que nous insistions sur la nécessité de transformer le Transcontinental national et le Grand-Tronc-Pacifique en réseau national, vu que nous étions forcés de payer les neuf-dixièmes du coût de la construction de ce chemin de fer, nous aurions aujourd'hui une compagnie nationale de messageries, propriété de l'Etat, gérée, exploitée et dirigée par l'Etat. Alors nous aurions pu réglementer les tarifs et être en mesure de veiller aux intérêts du peuple. Je ne saurais trop fortement demander et trop énergiquement préconiser l'acquisition des affaires de ces messageries pour l'Intercolonial et les lignes tributaires. Je rappelle de nouveau au ministre la nécessité d'étudier la question et j'en suis convaincu, le peuple prêtera son appui au ministre, s'il entreprend de nationaliser le service des messageries sur ce réseau. Non seulement cela, mais je vais plus loin. En présence de tout ce qu'on a dit et fait ici, d'année en année, en présence des prix exorbitants arrachés au public, voici l'attitude qui s'impose à nous; comme le sous-ministre des Chemins de fer

a prouvé que les messageries canadiennes n'ont coûté que $4,700,000, y compris le capital majoré sur papier réparti entre les actionnaires, nous devrions prendre à notre charge les affaires des messageries et les nationaliser. On me dira peut être que c'est aller un peu trop loin, mais je n'en crois rien. Le public nous prêtera son appui, si nous déclarons que nous allons réglementer et exploiter les messageries à titre d'institution nationale. Comme l'a observé le ministre des Chemins de fer, ces compagnies ont soutiré au public plus de 23 p. 100, non pas du capital engagé, mais du capital qu'elles prétendent avoir consacré à leur exploitation.

En plus du montant d'argent qu'elles ont mis à leur disposition pour des améliorations, elles ont pris dans les poches du public plus de 23 p. 100 l'an dernier. Si nous nous contentons de référer la question à la commission des chemins de fer, il n'est pas probable que nous en obtiendrons un bon remède ni que le peuple en recueillera un grand bénéfice. J'ai eu le privilège de paraître devant cette commission, précisément à propos de l'affaire dont l'ex-ministre des Chemins de fer a parlé ce soir. Il s'agissait du transport de la crème et des produits de la ferme dans les villes. J'ai perdu beaucoup de temps devant cette commission et, sans vouloir abuser du loisir de la Chambre pour lui expliquer en détail comment les audiences étaient conduites, je dirai simplement, pour donner une idée de ce que vous pouvez espérer quand vous vous présentez devant la commission des chemins de fer, que les compagnies de messageries étaient représentées par un bataillon d'excellents avocats prêts à réfuter tous les arguments exposés devant la commission. Je suis convaincu que le seul moyen de sortir de toutes ces difficultés, c'est que le Gouvernement s'empare de ces compagnies de messageries, et en assure le contrôle et l'exploitation comme étant une grande institution nationale. Qu'adviendrait-il si un tel changement se produisait? Chaque bureau de poste dans les petites villes et les villages serait un bureau de messageries et, dans les grandes villes, nous aurions comme aujourd'hui les grandes agences de messageries.

Je ne crois pas que le système des colis postaux nuira beaucoup aux opérations des messageries malgré que nous augmentions considérablement les dimensions des colis. Permettez-moi de citer quelques cniffres pour vous montrer exactement où en sont aujourd'hui les compagnies de messageries aux Etats-Unis. Les tarif de messageries sont de $31.20 par tonne de colis, tandis que le tarif du fret s'élevève seulement à $1.90 par tonne. Les taux de messageries sont seize fois plus élevés que les taux de fret, tandis que dans les autres pays, ils ne sont que seulement cinq fois plus élevés.

M. ARMSTRONG.

Il est trop tard pour entrer dans tous les détails, mais, je prétends que le Gouvernement devrait s'occuper de la question. Quant à ce qui regarde notre ministre actuel des Chemins de fer nous avons tout lieu de le complimenter pour le travail splendide qu'il a fait depuis qu'il a pris la direction de son département.

Il y a un an a peine nous entendions successivement tous nos amis de l'opposition réclamer du ministre qui dirigeait son administraton depus quelques mois à peine, de faire assurer le transport du grain de l'ouest aux marchés du monde, d'une façon prompte et efficace. Qu'a-t-il fait l'an dernier? Il a passé tout son temps et il a consacré toute son énergie à aider au développement des facilités de chemin de fer dans l'ouest, de façon à ce que le grain a pu être transporté comme il l'a été et je suis heureux de dire que durant la session, je n'ai pas encore entendu une plainte sur la manière dont le grain a été transporté de l'ouest. Nous avons donc quelques motifs d'être satisfaits et de féliciter le ministre des Chemins de fer sur la manière habile avec laquelle il a dirigé les affaires de son département et je suis convaincu qu'en ce qui concerne les compagnies de messageries il fera son possible pour résoudre le problème d'une façon satisfaisante.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux: Je regrette, avec l'honorable député qui a proposé la résolution, que l'enquête qui a eu lieu de 1906 à 1910 n'ait pas donné de meilleurs résultats. J'admets qu'on y a exposé des faits qui étaient intéressants pour le pays, mais on n'est arrivé à rien pour la réduction des tarifs et pourtant on a dépensé beaucoup d'argent et on a dérangé un grand nombre de personnes. D'après un mémoire que j'ai sous les yeux, je constate qu'on a recueilli les témoignages de la Canadian Manufacturers' Association, le Montreal Board of Trade, le Toronto Board of Trade, la Niagara Peninsula Fruit Growers' Association, le St. John, N.-B., Board of Trade, le Sackville Board of Trade, le Winnipeg Board of Trade, le Vancouver Board of Trade, le Victoria Board of Trade, la Winnipeg Shippers and Jobbers' Association, le Regina Board of Trade, le Calgary of Trade, le Dominion Board of Trade, l'Associated Board of Trade of Western Canada.

On verra que cela comprenait presque tout le pays, mais on n'est arrivé à aucune diminution de tarif. Le président actuel de la commission, depuis qu'il est en fonction, s'est beaucoup occupé de cette question; il l'a discutée dans différentes régions du pays et j'espère qu'il pourra bientôt nous remettre un rapport.

Je dirai à mon honorable ami de Lambton (M. Armstrong) que si l'Intercolonial n'était pas lié par un contrat, je serais bien disposé, en m'appuyant sur le résultat de

mes études sur la question, à installer un système de messageries nationales sur cette ligne. Je sais que nous avons à supporter finalement le gros des dépenses. Nous fournissons les wagons et les compagnies payent quelque chose à nos agents sur leur montant d'affaires. Et c'est nous qui payons le plus, aussi je pense comme l'honorable député que nous pourrions gagner beaucoup d'argent en inaugurant l'établissement de messageries nationales.

J'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Hazen:

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants: "le ministre des Chemins de fer et Canaux ayant informé la Chambre que le président du bureau des commissaires des chemins de fer pour le Canada a pris en considération la nécessité de réduire de nouveau les taux et frais de messagerie, et que ledit président s'occupe actuellement de cette question, cette Chambre est d'avis qu'il est désirable d'attendre le résultat de son enquête avant d'adopter une résolution à ce sujet.

M. EMMERSON: Je me déclare satisfait de cet amendement. J'ai voulu saisir la Chambre de cette question pour mettre la commission des chemins de fer en demeure d'agir. Maintenant que j'ai fait mon devoir et que le ministre nous a fait connaître les intentions de la commission, il n'y aurait rien à gagner en insistant sur l'adoption de ma motion, même si la chose était possible. Cet amendement atteint tout aussi bien le but que je m'étais proposé et je l'accepte.

(L'amendement est adopté ainsi que la motion modifiée.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSIONS.

Copie des rapports faits par qui que ce soit ou par tout comptable au ministre des Chemins de fer et Canaux sur les avantages que l'Intercolonial peut retirer des chemins de fer Atlantic, Quebec and Western et Quebec Oriental à titre d'embranchements ou lignes auxiliaires.—M. Marcil.

Copie de tous les décrets du conseil, documents, lettres, correspondance, octrois, concessions et tous autres papiers que ce soit; de toute carte, plan, estimations, évaluations, rapports, etc., se rapportant en quoi que ce soit à la force hydraulique, aux droits d'utiliser cette force, aux droits riverains ou à la propriété connue sous le nom de "réserve de la glissoire", sur l'île Victoria, aux rapides des Chats, sur la rivière Ottawa, au township de Fitzroy, comté de Carleton,—et à la cession qui en a été faite à un nommé Daniel O'Connor, pour une somme de $1,741 ou à peu près, daté le ou vers le 7 octobre 1911; lesquels documents, etc., sont maintenant en la possession du département des Travaux publics, ou de l'un ou l'autre des départements de l'administration.—M. Macdonell.

Copie de toutes les plaintes et accusations portées contre John R. McDonald, agent des sauvages à Heatherton, comté d'Antigonish;—de la recommandation au conseil et du décret du conseil en la matière, et de tous les documents, lettres, correspondance, etc., se rapportant en quoi que ce soit à sa destitution.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres, propositions, soumissions, mémoires, papiers et documents dans le département du Commerce ou dans tout autre département, depuis le 1er décembre 1912, concernant un service par steamer entre le Canada et les Antilles.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, témoignages entendus et enquêtes, rapports d'enquêtes, etc., touchant la destitution d'Edouard D. Chiasson, sous-percepteur des douanes à Lamèque, comté de Gloucester, et la nomination de son remplaçant.—M. Turgeon.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, témoignages entendus et enquêtes, rapports d'enquêtes, etc., touchant la démission de Louis De Grâce, gardien du phare à Shippigan-Gully, comté de Gloucester, et la nomination de son remplaçant—M. Turgeon.

Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, recommandations, etc., en la possession du département de la Marine et des Pêcheries, ou de quelque département de l'administration touchant la nomination du docteur F. W. Kelly au poste de médecin du port à Bridgewater, N.-E.—M. Law.

Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, mémoires, soumissions, cautionnement, relatifs à l'entreprise pour le transport du courrier entre le bureau de poste et la gare de Trois-Rivières et *vice versa*, depuis le onzième jour d'octobre 1911 jusqu'à ce jour.—M. Bureau.

Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, mémoires, rapports, soumissions, dépôts, recommandations, etc., de quelque nature que ce soit, se rapportant à la construction d'un édifice public fédéral en la cité de Trois-Rivières, depuis le onzième jour d'octobre 1911 jusqu'à ce jour.—M. Bureau.

Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, rapports, recommandations, etc., se rapportant à la destitution de J. H. Leduc, médecin du port de Trois-Rivières.—M. Bureau.

Copie de toutes accusations et plaintes contre Charles L. Gass, sous-percepteur de douane à Bayfield, comté d'Antigonish, et de toutes, lettres, télégrammes, arrêtés du conseil et autres document de toute nature concernant sa destitution et la nomination de son successeur.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Charles L. Gass, ci-devant maître de poste à Bayfield, comté d'Antigonish, de la preuve (s'il en est) faite devant le commissaire Duchemin, du rapport de ce dernier, et de toutes lettres, télégrammes et documents quelconques concernant la destitution de Gass et la nomination de son successeur.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à la nomination de W. F. Slack, comme commis des travaux, dans le département des Travaux publics à Ottawa;—des accusations portées contre ledit W. F. Slack, lesquelles ont téé référées à une enquête par l'honorable F. D. Monk;—des lettres ordonnant la suspension et la réintégration dudit

W. F. Slack;—du mémoire des employés daté le 10 mai 1912, adressé à l'honorable F. D. Monk, et demandant le maintien à son poste dudit W. F. Slack;—des accusations examinées par le commissaire enquêteur R. V. Sinclair:—des témoignages entendus et du rapport fait par ledit commissaire:—aussi, de toute la correspondance, des requêtes, recommandations et décrets du conseil, en rapport avec la destitution dudit W. F. Slack.—M. Murphy.

Copie du dernier rapport de la commission d'embellissement d'Ottawa.—Sir Wilfrid Laurier.

Copie de toute correspondance, communications, lettres et télégrammes échangés entre le président ou le secrétaire du bureau de direction de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, et le ministre des Chemins de fer concernant les recommandations faites par ledit bureau pour la retraite des employés de l'Intercolonial. Aussi, copie de toutes lettres, correspondance, rapports et autres documents dans le bureau de direction des chemins de fer de l'Etat ou dans le département des Chemins de fer au sujet de ces recommandations.—M. Emmerson.

Etat donnant le nombre de contrats pour le transport des dépêches cancellés dans la province de la Nouvelle-Ecosse depuis le 10 octobre 1911, les noms des entrepreneurs, les prix payés, la raison de la cancellation dans chaque cas. Aussi, copie de toutes enquêtes et de tous rapports sur les causes de la cancellation, et les noms des nouveaux entrepreneurs et le prix payé dans chaque cas.—M. Sinclair.

Etat indiquant la superficie totale des terres offertes pour préemptions et homesteads chetés dans chacune des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta depuis la promulgation de la loi des terres fédérales, 1908; le nombre d'acres de ces terres dont on a disposé par voie de préemptions ou de homesteads achetés dans chacune desdites provinces; le montant perçu sur le prix d'achat desdites terres dans chacune desdites provinces jusqu'au 31 décembre 1912, et le montant d'intérêt perçu sur les sommes impayées, dans chacune desdites provinces jusqu'au 31 décembre 1912. —M. Martin (Régina).

Relevé en duplicata faisant connaître le nombre de contrats de transport des dépêches annulés, dans les comtés de Westmoreland, Albert, King et Kent, dans la province du Nouveau-Brunswick, depuis le 9 octobre 1911; les noms des entrepreneurs, les chiffres de leurs contrats, la raison de chaque annulation, copie de toute enquête et de tout rapport au sujet des causes de ces annulations; les noms des nouveaux entrepreneurs, et le prix de chacun des nouveaux contrats; et, lorsque des soumissions auront été demandées et reçues préalablement à l'adjudication de ces nouveaux contrats, un relevé en duplicata contenant les noms des soumissionnaires, le précis de chaque soumission, les noms des soumissionnaires acceptés, le prix auquel chaque contrat a été adjugé; aussi, copie en duplicata de toutes lettres, correspondance et autres communications se rapportant à chacune desdites annulations, et à l'adjudication de chaque nouveau contrat.—M. Emmerson.

Copie de tous les états de comptes pour salaire ou rémunération aux commissaires, taxes des témoins et toute autre dépense, en rapport avec les enquêtes tenues par le commissaire-enquêteur Duchemin à l'égard des personnes suivantes, dans le comté d'Antigonish, savoir: Patrick M. Decoste, matelot, steamer "Scotia". Havre-au-Boucher; William R. Fougère, cantonnier, Havre-au-Boucher; Allan Kinny, cantonnier, Havre-au-Boucher; Hubert Myatte, tantonnier, Tracadie; John McDonell, cantonnier, Afton-Station; John W. Melançon, cantonnier, Afton; James Armstrong, cantonnier, Heatherton; Charles Landry, cantonnier, Pomket; Colin McDonald, cantonnier, James-River; Archd. Chisholm, agent de station, Heatherton; Joseph Benoit, agent de station, Pomket; Alex. R. McAdam, garde-pêche, Malignant-Cove; Alex. McDonald, sous-percepteur, Doctors-Brook; Charles L. Gass, sous-percepteur, Bayfield; Jeffrey M. Crispo, sous-percepteur, Bayfield; Hugh R. McAdam, maître de poste, Arisaig; Thomas J. Sears, maître de poste, Lochaber; Charles L. Gass, maître de poste, Bayfield, et Joseph P. Benoit, maître de poste, Pomket. Aussi, état détaillé des dépenses directes et indirectes, en rapport avec les enquêtes tenues par ledit commissaire Duchemin sur les accusations portées contre John P. McDonald, maître de poste, McArras-Brook; Archibald Stewart, chef cantonnier, Havre-au-Boucher; Ronald McFarlane, chef cantonnier, William's-Point; Henry Williams, cantonnier, Marshy-Hope, et John W. McInnes, contremaître des ports de l'Intercolonial, Antigonish.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres et correspondance échangée au sujet de la destitution de Cyprien Martin, de Saint-Basile, comté de Madawaska (N.-B.), entre le département des Douanes et ledit M. Martin comme agent douanier.—M. Michaud.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuves, rapports, affidavit et autres documents dans le département du Revenu de l'Intérieur, concernant la destitution de J. N. Poirier, percepteur de l'accise à Victoriaville, comté d'Arthabasca, et les noms des témoins interrogés, copie des témoignages et le relevé des frais de ladite enquête.—M. Brouillard.

La séance est levée à minuit et vingt-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 18 février 1913.

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

COMPARUTION DE M. R. C. MILLER DEVANT LA CHAMBRE.

L'ordre du jour appelle la délibération sur l'affaire suivante:

Citation de M. R. C. Miller à la barre de la Chambre, pour qu'il soit interrogé au sujet du prétendu paiement de quarante et un mille vingt-six piastres qu'il aurait fait quand il détenait les fonctions de président de la Dia-

mond Light & Heating Company, à responsabilité limitée, de Montréal.

M. Miller s'avance à la barre.

M. MIDDLEBRO: Je propose, appuyé par M. Meighen, que M. l'Orateur pose la question suivante au témoin à la barre de cette Chambre et qu'il le prie d'y répondre:

A qui avez-vous payé la somme de $41,026, dans le but d'obtenir, du gouvernement du Canada, des entreprises pour environ $117,000, entre le mois de juin 1907, jusqu'à ce que vous ayez cessé d'être président de la Diamond Light and Heating Company, à responsabilité limitée, en 1911, comme vous l'avez déclaré dans votre déposition faite au comité spécial permanent des comptes publics, vendredi, le le 14 février 1913.

(La motion est adoptée.)

M. Miller: Monsieur l'Orateur, je demande la faveur d'être représenté ici par un avocat.

M. MIDDLEBRO: Je propose, appuyé par M. Meighen, que l'on permette au témoin à la barre de la Chambre de se faire représenter par un avocat.

M. George E. Kidd, C.R., s'avance aux côtés du témoin.

En réponse à la question posée par M. l'Orateur au témoin, il dit:

"Monsieur l'Orateur, messieurs les députés, mon client, selon mon conseil, refuse de répondre à la question, parce que, en le faisant, il s'incriminerait, et je considère que l'on a pas raison d'intervenir ainsi dans ses affaires personnelles."

M. MIDDLEBRO: D'après les règles de cette Chambre, ce que vous venez de dire ne constitue pas une défense à une motion de ce genre. Il y est déclaré expressément que tout ce qu'un témoin peut dire à cette Chambre ou à un comité de cette Chambre est privilégié et ne peut être invoqué d'aucune façon contre lui, dans aucune procédure en dehors de la Chambre. Par conséquent, je trouve que son refus de répondre ne constitue pas une défense à cette motion. Nous ne lui ferons pas de mal, quand il sortira de la Chambre il sera dans la même situation que lorsqu'il y est entré. Je propose donc:

Que le témoin R. C. Miller, en ce moment à la barre de la Chambre, ayant refusé de répondre à la question qui lui a été posée par cette Chambre, il soit immédiatement placé sous la garde du sergent-d'armes de la Chambre, et que M. l'Orateur décerne un mandat en conséquence.

(La motion est adoptée, puis le témoin se retire sous la garde du sergent-d'armes faisant fonction.)

INTERPELLATION RELATIVE A LA MORT DU CAPITAINE SCOTT ET DE SES COMPAGNONS.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désirerais proposer l'ajournement de la séance conformément à la règle n° 39.

M. l'ORATEUR: M. Lemieux propose l'ajournement de la séance selon la règle n° 39 établissant qu'on peut demander l'ajournement de la séance pour appeler l'attention de la Chambre sur un sujet particulier et comportant nécessité urgente, et à propos de cette motion, il m'a remis la déclaration que voici:

Je signale à l'attention du Gouvernement l'à-propos d'offrir un témoignage de sympathie pratique à la famille éplorée de feu le regretté capitaine Scott et de chacun de ses malheureux compagnons qui ont perdu la vie dans les régions antarctiques.

M. LEMIEUX: On ne trouvera pas hors de propos, sans doute, que je vienne signaler en peu de mots à l'attention de la Chambre le triste sort du capitaine Scott et de ses malheureux compagnons. Le monde, l'empire britannique surtout, se sont émus au plus haut degré de la nouvelle que le capitaine Robert F. Scott et ses compagnons avaient trouvé la mort dans les solitudes inexplorées du Sud. Ces hardis explorateurs ne sont plus, mais l'univers sait aujourd'hui que des braves, des héros anglais, ont trouvé un tombeau glorieux dans ces régions inconnues. Cet événement a fait naître chez tous un sentiment de tristesse et d'orgueil: de tristesse à cause du généreux sacrifice que ces hommes firent de leur vie; d'orgueil, parce que leur conquête, qui leur a coûté si cher, est une nouvelle preuve du caractère indomptable de la race, une nouvelle preuve de l'intrépidité, de la détermination des enfants de la Bretagne et de ce qu'ils sont capables de supporter.

L'expédition Scott, comme l'expédition Franklin, avait pour objet de rendre service à l'humanité. Je ne doute pas que les travaux accomplis par le capitaine Scott et sur lesquels il s'est endormi au moment suprême soient partout à l'avenir, d'un grand intérêt scientifique. Monsieur l'Orateur, nous, Canadiens, nous appartenons à l'empire britannique, et, pas n'est besoin de le dire, il existe entre les diverses parties de cet empire un sentiment de solidarité, de fraternité. Sujets britanniques, nous comprenons que ces héros sont les nôtres. Pour moi, Canadien d'origine française, je ne saurais oublier que l'empire britannique a généreusement participé au tricentenaire d'un autre héros et grand explorateur, Samuel de Champlain. Le dernier appel de Scott est digne de la bravoure stoïque des plus braves héros dont l'Angleterre compte une si longue liste. Cet appel se lit ainsi:

Nous sommes faibles. Il est difficile d'écrire; mais, pour moi, je ne regrette pas ce voyage; il a prouvé que les Anglais peuvent endurer des souffrances, s'aider les uns les autres, affronter la mort avec tout autant de courage que jamais. Nous nous sommes exposés au danger, sachant que nous nous y exposions. La fortune nous a été adverse; nous n'avons pas à nous en plaindre, nous nous inclinons devant la volonté de la Providence, déterminés à faire de notre mieux jusqu'à la fin.

Monsieur l'Orateur, le message de Scott est celui d'un grand héros, c'est un exemple et une leçon pour l'humanité dans notre siècle matérialiste. Scott est le digne successeur de Cardigan, qui a immortalisé la valeur du soldat anglais à Balaclava, le digne successeur de Franklin, le grand explorateur, mort dans les régions glaciales de l'Amérique du Nord.

Dans le dernier appel de Scott je trouve ces mots pathétiques:

Ces notes informes, ainsi que nos cadavres, diront notre histoire; mais, certes, un grand et riche pays comme le nôtre prendra soin de ceux qui comptaient sur nous pour leur subsistance.

Monsieur l'Orateur, le parlement britannique, inspiré par son premier ministre, M. Asquith, a entendu cet appel et dans toute l'étendue du Royaume-Uni on a recueilli des souscriptions pour venir en aide aux familles de Scott et de ses infortunés compagnons. Je lis dans les journaux, ce matin, que le lord maire de Londres a fait un second appel à la sympathie britannique. Je l'ai dit, nous appartenons à l'empire britannique, et c'est à ce titre que j'ai cru devoir prier respectueusement le premier ministre et le gouvernement du Canada, pays riche et prospère, l'aînée des possessions britanniques, d'inscrire au budget supplémentaire une somme qui prouvera l'admiration de notre peuple pour les braves explorateurs morts glorieusement dans les régions antarctiques et qui, en même temps, apportera du secours à ceux qui comptaient sur eux pour leur subsistance.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Je suis vraiment heureux que l'honorable député de Rouville ait, sur le parquet de la Chambre, exprimé avec tant d'éloquence, à ce sujet, les sentiments des membres du cabinet et ceux de toute la députation.

Tous les Canadiens se sont profondément émus à cette nouvelle des antipodes qui nous a donné connaissance d'un courage, d'une puissance de résignation, d'un héroïsme dont l'histoire n'offre peut-être pas de plus bel exemple. Pour moi, je me suis tout particulièrement ému au récit de la détermination de cet homme qui, jugeant préférable de ne pas demeurer avec ses compagnons parce que ç'eût été peut-être les empêcher de se sauver, sans avantage pour lui-même, car il se savait perdu, alla seul, par une froide et noire matinée d'hiver antarctique, se jeter dans les bras de la mort afin d'assurer le salut de ses compagnons.

Monsieur l'Orateur, une histoire comme celle-là doit toucher toute la députation et tout le peuple, parce qu'elle rappelle les traditions de nos ancêtres venus soit de la France, pays d'origine des premiers pionniers du Canada, soit des Iles-Britanniques, champions qui triomphèrent de difficultés incroyables et dont la patience, le courage et la foi se retrouvent encore, à des siècles de distance, dans le caractère et les aspirations du peuple canadien. J'en suis sûr, tous les Canadiens, sans aucune exception, ont éprouvé une sincère et profonde sympathie pour les veuves et les enfants de ceux qui ont perdu la vie dans les circonstances que mon honorable ami a si éloquemment décrites.

Dans le chambre des communes d'Angleterre, le premier ministre a dit que l'appel émouvant contenu dans les paroles d'adieu du capitaine Scott, rapportées par ceux qui ont été à la recherche des morts, trouverait un écho dans le cœur du peuple anglais.

Il est incontestable que les habitants du Canada répondront aussi spontanément à cet appel que ceux de leur sang qui habitent de l'autre côté de l'Atlantique. On a dit que les veuves et les orphelins sont sous la tutelle de la nation anglaise, mais il a déjà été déclaré en ce pays—et je me fais fort de le répéter—qu'ils ne doivent pas être uniquement sous la tutelle de la nation anglaise, mais sous la tutelle de tout l'empire.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): Monsieur l'Orateur, le représentant de Rouville a certainement touché une corde qui vibrera dans le cœur de tous les Canadiens, et la nation entière, dont le premier ministre a le droit de se faire l'interprète, appréciera la réponse spontanée faite à l'appel de mon honorable ami. Après le sentiment d'horreur qu'inspire naturellement le sort de ces héros des régions antarctiques, le sentiment qui agite le plus la poitrine des sujets britanniques à l'heure qu'il est est la conviction que la vieille mère patrie n'est pas stérile—qu'elle donne le jour à des enfants qui peuvent rivaliser avec les plus illustres de leurs devanciers. Le capitaine Scott, qui a perdu la vie, appartenait à la marine anglaise, et ce n'est pas exagérer que de dire que les nombreuses batailles qui ont illustré la marine anglaise ne fournissent pas d'exemple d'un héroïsme plus grand que celui dont a été témoin cette terre lointaine et inconnue.

Il y a quelques années, au temps de la guerre sud-africaine, les railleries pleuvaient, car on mettait en doute que le soldat anglais fût à la hauteur des circons-

tances. Cependant, nous nous rappelons avec bonheur que cette fois-là le soldat anglais fut ce qu'il devait être, l'égal de ses devanciers.

Puis, la paix conclue, lorsque les hommes d'Etat eurent à fermer les blessures, à faire disparaître les traces du conflit, les politiques anglais ne faillirent pas à la tâche et tranchèrent le problème avec une grandeur d'âme qui émerveilla l'univers. A titre de sujets britanniques, nous sommes fiers de nous rappeler que l'Angleterre d'aujourd'hui est encore l'Angleterre d'autrefois. Cependant, nous ne pouvons pas oublier la jeune épouse, qui ne l'est plus, qui traverse les mers pour aller à la rencontre de son époux et qui apprendra trop tôt, hélas, qu'elle est veuve. Nos paroles et nos actes ne sauraient apaiser le chagrin qu'elle devra éprouver pendant le reste de ses jours. Mais il nous appartient de lui offrir les consolations que peut donner la certitude que l'héroïsme de son mari est apprécié comme il doit l'être par les habitants de toutes les parties du monde qui s'enorgueillissent de le compter au nombre de leurs compatriotes, et que l'appel qu'il a adressé dans l'intérêt de son épouse et des siens sera entendu de toutes les nations de l'empire britannique.

(La motion d'ajournement n'est pas adoptée.)

SERVICE DU COURRIER ENTRE TOOLETON ET HATFIELD POINT.

M. PUGSLEY: Hier, j'ai demandé les noms des soumissionnaires et le nom du plus bas soumissionnaire pour le transport du courrier entre Tooleton et Hatfield Point. Le ministre a répondu que des avis d'adjudication ont été publiés pour l'établissement d'une ligne de poste rurale dans la région et que la question est encore à l'étude, je devrai naturellement me contenter de sa réponse.

L'hon. M. PELLETIER (ministre des Postes): L'honorable député a peut-être raison de dire que la réponse n'est pas assez claire. Nous avons voulu dire que l'entreprise n'est pas encore adjugée. Nous nous proposons de fournir ce renseignement dès que la question sera réglée, mais nous croyons qu'il n'est pas de l'intérêt public de faire connaître les soumissionnaires avant l'adjudication de l'entreprise. Je donnerai ce renseignement dès que le contrat sera signé.

M. PUGSLEY: Dans l'intérêt public, puis-je demander au ministre d'étudier cette question avec soin? On m'apprend que les soumissions ont été reçues il y a plusieurs semaines, que jusqu'à présent les droits du plus bas soumissionnaire n'ont pas été reconnus, et le bruit circule dans le comté qu'on se propose d'adjuger l'entreprise à un soumissionnaire qui demande plus cher. Le ministre aura-t-il la bonté de prendre des renseignements à ce sujet?

M. PELLETIER: Oui.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Je demande la parole sur un fait personnel. Dans l'édition d'hier du "Free Press" d'Ottawa, et probablement de quelques autres journaux, a paru un prétendu résumé d'un discours que j'ai prononcé à Montréal samedi soir, résumé dans lequel on me fait dire:

Poursuivant, M. Crothers a dit: Je n'ai pas beaucoup de sympathie pour les unions ouvrières, mais j'ai de fortes sympathies pour les ouvriers.

J'ai prononcé la dernière partie de la phrase, mais non la première. Elle exprime le contraire de ce que j'ai dit, et je ne saurais comprendre comment elle a pu se glisser dans les journaux, car j'ai consacré quelque temps à signaler les avantages que les unions ouvrières ont conférés aux ouvriers.

Sir WILFRID LAURIER: C'est que la nouvelle n'a pas paru en premier lieu dans la " Gazette " de Montréal.

M. LEMIEUX: Le reporter était-il sobre?

M. CROTHERS: Ma certitude est d'autant plus grande que j'avais noté ce que j'ai dit. Après avoir signalé les injustices auxquelles les travailleurs étaient soumis il y a un siècle, j'ai tenu ce langage:

Sous l'influence bienfaisante des syndicats ouvriers, des lois et d'une opinion publique plus éclairée, cet état de choses a disparu en grande partie.

DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

Le très hon. R L. BORDEN (premier ministre) propose la 2e lecture du bill (n° 21) autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa): Lorsque le projet de résolution du chef du Gouvernement a mis sur le tapis la question de la participation du Canada à la défense de l'empire britannique, les principaux whips des deux partis se sont entendus pour empêcher qu'elle ne fût discutée à fond. (Protestations.) Il m'a donc été impossible ... (Bruits.) Je m'exprimerai autrement; ils ont convenu de mettre la question aux voix.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député a donné à sa phrase une tournure permise, je crois.

M. TURRIFF: Je n'avais pas l'intention de dire un mot qui aurait fait le moindre accroc au règlement. Mais, en vertu d'une entente entre les deux principaux whips, la question a été mise aux voix avant que plusieurs députés, du côté de la droite, du moins, aient pu exprimer leur avis sur la question. Toutefois, sur la motion de la 2e lecture, je désire exercer mon privilège de faire quelques commentaires. Originaire des provinces des prairies que ce sujet intresse vivement, je crois qu'il importe non seulement à cette partie du pays, mais à tout le Canada de ne pas voter sur cette question sans motiver notre attitude. Pendant longtemps la langue des députés de la droite a semblé paralysée, mais ils ont maintenant recouvré la parole. A en juger par le tumulte qui a accompagné le scrutin de la semaine dernière, ils ont dû la recouvrer complètement; aussi, j'espère que le débat se poursuivra comme d'ordinaire, car le sujet est si important qu'il est à désirer qu'il soit discuté à fond, non seulement par la gauche, mais par toute la députation. Je puis difficilement croire que nos amis de la droite pensent que leur cause est si mauvaise qu'il vaut mieux en parler le moins possible. En tout cas, je crois savoir qu'il y aura amélioration à cet égard cet après-midi.

Le Canada se propose d'entrer dans une nouvelle voie; il a l'intention de dépenser beaucoup d'argent pour la défense de l'empire et, à mon avis, il est très important que nous nous mettions à l'œuvre comme il faut.

Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) nous a dit lorsqu'il a discuté cette question, il y a quelques semaines, que peu importait quelle politique on adopterait, soit que nous accordions une souscription, ainsi que le demande le chef du Gouvernement, soit que nous construisions nous-mêmes notre flotte, que cette dépense ne sera toujours que le commencement. Je suis certain que si mes électeurs étaient consultés séparément, on en trouverait un grand nombre opposés à toute marine quelconque. C'est la conclusion naturelle à laquelle arrivent des gens qui sont éloignés de 1,500 à 2,000 milles d'un océan, mais tout de même le Canada est arrivé au point de son histoire où il doit faire quelque chose pour défendre et protéger les grandes richesses naturelles qu'il contient. De même que nous protégeons nos biens dans les villes et dans les campagnes, de même nous devons nous préparer à protéger nos biens sur la haute mer. Une grande partie de notre prospérité réside dans le fait que nous avons au delà des mers des marchés sur lesquels nous expédions pour des millions et des centaines de millions de dollars de produits tous les ans. Que vaudraient ces marchés, si, dans le cas d'une guerre, nous n'étions pas en état de défendre notre chemin et nos produits sur l'océan? Le résultat serait que nous perdrions ces marchés. Tout dépend de la politique que nous adopterons.

Nous avons devant nous la proposition du très honorable premier ministre du Canada de donner une contribution de $35,000,000. L'autre soir, lorsque le très honorable premier ministre a clos le débat sur la résolution, il a dit qu'il avait toujours été conséquent dans cette question, et il nous a rappelé qu'il y a deux ans il proposait une politique à peu près semblable. Si ma mémoire me sert bien, mon honorable ami est dans la position heureuse, ou plutôt malheureuse, si vous le préférez, que peu importe la politique qu'il adopte, pourvu qu'il puisse dire qu'il a proposé la même chose il y a deux ou trois ans. S'il avait voté en faveur de l'amendement proposé par mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville) il aurait pu se justifier en disant qu'il avait voté pour la même chose il y a deux ans. Si le chef du Gouvernement avait proposé d'adopter la politique de l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), il aurait pu s'appuyer sur les discours qu'il prononçait il y a deux ou trois ans, pour prouver qu'il avait prêché la même politique lui-même. Autant que je puis voir, la seule chose que l'honorable chef du Gouvernement a réellement bien apprise au sujet de la question navale est de tourner le compas, parce qu'il en a certainement fait tout le tour.

La proposition que le très honorable chef du Gouvernement soumet aujourd'hui à cette Chambre est bien différente de celle qu'il faisait il y a quelques années. Le seul argument qu'il puisse jusqu'à un certain point apporter à son appui est la supposition qu'il y a aujourd'hui un besoin urgent. Je doute fort que mon très honorable ami lui-même croit réellement qu'il y ait urgence et j'ai le même doute à l'égard des honorables membres de la droite; je doute aussi que l'on puisse trouver dans le pays un nombre respectable de personnes qui croient qu'il y a urgence, et je ne crois pas même que l'on puisse en trouver en Angleterre. S'il y avait eu urgence réelle lorsque l'honorable chef du Gouvernement est revenu d'Angleterre, l'automne dernier, quel aurait été son devoir? Si le besoin était si grand, si urgent, qu'il fallut faire voter $35,000,000 par le Parlement canadien, quel aurait été le devoir évident du chef du Gouvernement; son devoir aurait certainement été de convoquer immédiatement le Parlement et de lui demander de voter ces $35,000,000 ou toute autre somme jugée suffisante. S'il y avait eu urgence réelle ou si le peuple du Canada avait pensé qu'il y avait urgence, on n'aurait pas entendu un mot de protestation, pas plus de ce côté (la gauche) que dans le pays, contre la proposition de donner une somme

considérable, excepté peut-être chez certains alliés du très honorable premier ministre; je veux parler du groupe nationaliste. Avant les dernières élections, les nationalistes étaient absolument opposés à tout envoi de navires ou d'hommes pour aider à l'Angleterre, et à moins que l'opposition ne vînt de ce côté, on n'en aurait pas vu aucune part en Canada. Mais le fait est, monsieur l'Orateur, qu'il n'y a pas de besoin pressant, et qu'il n'y en a jamais eu. S'il s'est produit quelque chose qui pouvait ressembler à un besoin, c'était il y a trois ou quatre ans. Il existait plus de signes de danger alors qu'aujourd'hui.

A cette époque, cependant, la politique de mon très honorable ami, le chef actuel du Gouvernement, n'était pas de voter une contribution, mais de construire une marine canadienne, et il insistait beaucoup sur la nécessité d'adopter une politique qui recevrait l'appui unanime non seulement de la Chambre, mais aussi du peuple. Je crois que c'est très désirable, et je suis certain qu'il a pu constater, depuis que l'on discute cette question, d'envoyer une contribution de $35,000,000 à la mère patrie pour construire des navires, que les électeurs sont grandement divisés sur la question, et qu'il jugera à propos de ne pas persister dans cette politique, qui, apparemment, n'est approuvée que par la moitié, et probablement par beaucoup moins que la moitié de la population.

Je suis certain qu'en face des événements qui se déroulent depuis quelque temps, vu les commentaires de la presse d'un bout à l'autre du pays, mon honorable ami trouvera avantageux pour lui de revenir non pas à notre politique, mais à sa propre politique, la politique qui a été proposée en premier lieu par son collègue, dans l'opposition, le ministre actuel du Commerce, et approuvée dans ce temps-là par lui-même. Il verrra qu'il est grandement dans son intérêt et dans l'intérêt du pays en général de revenir à sa propre politique, à sa première politique, à la politique qu'il a proposée lorsqu'il n'était pas harassé ou conduit par les exigences de parti, ni gêné de faire ce qui était le plus dans l'intérêt du Canada. Si mon honorable ami voulait revenir à cette politique il recevrait l'appui unanime de cette Chambre, et dans une très grande mesure l'appui du pays.

Ce serait beaucoup mieux, monsieur l'Orateur, pour l'empire britannique, pour le Parlement et pour le peuple de la Grande-Bretagne si, dans la décision de cette question, le Gouvernement pouvait proposer une politique qui serait approuvée par toute la population du Canada. Quelle a été la cause du changement de politique de mon très honorable ami? Lui et ses partisans étaient généralement favorables à la construction d'une marine au Canada, d'une marine équipée par des Canadiens et entretenue par le pays. Quelle a été la cause du changement? Le premier changement, monsieur l'Orateur, ainsi que vous vous en rappelez, a eu lieu pendant l'élection de Drummond-et-Arthabaska, lorsque certaines gens dans la province de Québec, qui n'étaient pas favorables à cette politique, commencèrent une campagne contre le très honorable chef de l'opposition, lorsqu'il était premier ministre du Canada. Mon très honorable ami le chef actuel du Gouvernement et son collègue, le ministre du Commerce, s'unirent à M. Bourassa et à ses partisans dans la province de Québec dans le but de renverser le Gouvernement si possible. Nous en avons eu la preuve lorsque quelqu'un dans la province de Québec, j'ai oublié qui c'était, télégraphia au ministre du Commerce à Toronto.

Une VOIX: Le "Herald" de Montréal.

M. TURRIFF: On me dit que c'est le "Herald" de Montréal. Dans ce télégramme on demandait au ministre du Commerce de dire ce que les électeurs devaient faire dans les circonstances. La réponse fut: "N'importe quoi pour battre Laurier". Voilà, monsieur l'Orateur, qui explique la volte-face de mon très honorable ami le chef actuel du Gouvernement. Il a fait une alliance avec ces nationalistes qui ont gagné leurs élections, toutes sans exceptions, avec le cri qu'il ne fallait pas envoyer ni un homme, ni un dollar pour aider à l'Angleterre en temps de guerre. C'est à ce cri qu'ils ont gagné leurs élections, et mon très honorable ami a fait avec eux une alliance afin de saisir le pouvoir. Depuis ce jour les nationalistes sont comme une meule à son cou, et vont finir par le noyer. C'est avec ces hommes qu'il a fait alliance, avec ceux qui, comme je l'ai dit, ont gagné leurs élections en prenant l'attitude que j'ai décrite, et qui ne pouvaient respirer l'air de la liberté sans trouer de balles le drapeau anglais; ce sont ces hommes qui l'ont porté au pouvoir et qui l'y maintiennent. Voilà l'explication de la volte-face de l'honorable chef du Gouvernement, et de toutes ses déclarations que le Canada ne peut pas avoir de marine à lui, que nous ne pouvons ni construire ni équiper une marine, mais qu'il faut donner une contribution en espèces, et permettre à d'autres meilleurs que nous, de combattre pour nous. Tout cela vient de cette alliance hybride avec les hommes qui se montraient déloyaux à leur pays et déloyaux à l'empire dans presque tous les discours qu'ils ont prononcés pendant la campagne qui s'est terminée le 21 septembre 1911.

Je crois que l'honorable chef du Gouvernement a maintenant à peu près abandonné sa prétention que l'Angleterre était dans un pressant besoin. S'il y avait urgence comme il le prétendait, il n'a pas pris un très bon moyen d'y pourvoir. Si en Angleterre on avait cru un seul instant

qu'il y avait urgence, pensez-vous, monsieur l'Orateur, qu'on aurait attendu trois ans pour construire ces navires? Croyez-vous que l'Angleterre, s'il y avait réellement urgence, ainsi que le dit le très honorable premier ministre, emploiera ses $35,000,000 qu'on propose de lui envoyer, à construire des navires, lorsqu'elle a un moyen beaucoup plus rapide de se procurer des vaisseaux de guerre tout prêts à entrer en ligne de bataille dès aujourd'hui. Mais, ainsi que je l'ai déjà dit, je ne crois pas que mon honorable ami ait conservé cette opinion. Le seul besoin pressant est celui dans lequel il se trouve de tenir son parti uni. Voilà l'urgence véritable. Ne sait-on pas, monsieur l'Orateur, qu'il y a présentement en construction sur les chantiers anglais, six grands navires de guerre pour des nations étrangères, et c'est aussi un fait bien connu que le gouvernement de la Grande-Bretagne a le droit, lorsqu'une nation étrangère fait construire un navire de guerre en Angleterre de le prendre quand il le voudra pour la marine anglaise. Comment alors peut-on dire dans cette Chambre qu'il y a urgence, lorsqu'il y a présentement sur les chantiers maritimes de l'Angleterre, six navires de guerre qui pourraient être terminés en très peu de temps, et dont quelques-uns le sont presque déjà. Si les circonstances devenaient critiques, le gouvernement anglais n'hésiterait pas un instant et mettrait toute hâte à terminer la construction de ces navires, à les mettre à flot, à les garnir d'hommes, et en grossirait sur-le-champ la marine anglaise.

M. BURNHAM: Cela ne dépendrait-il pas du gouvernement anglais?

M. TURRIFF: Oui, le gouvernement anglais a le droit de le faire.

M. BURNHAM: Si cela dépend du gouvernement anglais, pourquoi nous blâmer, nous?

M. TURRIFF: Pourquoi? Si le Gouvernement est d'avis que les circonstances sont critiques, il fait erreur, mais telle n'est pas sa crainte, je pense. Si réellement les circonstances étaient critiques, cette somme de 35 millions pourrait être utilisée beaucoup plus avantageusement qu'à subventionner la construction de navires qu'on ne pourra mettre sur le chantier avant six mois, probablement, et qui ne seront pas prêts d'ici à deux ou trois ans. Il serait beaucoup plus simple d'acheter des navires, et le gouvernement anglais pourrait le faire de lui-même sans attendre que le Canada lui fournisse les sommes nécessaires. Au reste, les circonstances ne sont pas critiques. La Grande-Bretagne n'a pas besoin de ces navires, parce qu'elle en a suffisamment déjà. Elle ne cherche pas à se réserver ces six navires; ils vont être complétés et aménagés puis ils quitteront l'Angleterre à destination des pays qui en ont donné la commande. Je l'ai fait observer, si les circonstances étaient critiques, c'est ainsi que le très honorable premier ministre appliquerait les fonds, c'est ainsi que l'amirauté les utiliserait. Aussi suis-je d'avis qu'il n'y a guère lieu de tenir compte de l'argument fondé sur l'existence prétendue de circonstances critiques. Depuis l'ouverture du présent débat, il s'est produit un incident de très grande importance. Le gouvernement allemand s'est convaincu que l'Allemagne n'a pas besoin d'une flotte aussi forte que l'Angleterre; il a pris pour règle de n'avoir jamais plus de dix navires d'une classe quelconque contre seize de la classe correspondante de l'Angleterre. L'avantage reste donc à la Grande-Bretagne dans la proportion de 16 à 10. Est-il un membre de la Chambre des communes, ou un Canadien, qui se figure que, dans ces conditions de supériorité de 16 contre 10, abstraction faite de l'amitié de la France, de notre alliance avec le Japon, de nos bonnes relations avec la Russie, la Grande-Bretagne ne pourra tenir tête à l'Allemagne? Sûrement aucun Canadien ne le croira. Aucun Anglais ne le croit davantage; car, je suis fier de le dire, très peu de Canadiens sont de l'avis du très honorable leader du Gouvernement quand il affirme que nous ne pouvons construire de navires au Canada, ou que nous ne pouvons les garnir d'hommes, ou que les Canadiens ne peuvent combattre sur mer comme ils le peuvent sur terre.

En supposant que nous votions ce projet de résolution et que nous remettions à l'Angleterre cette somme de 35 millions pour la construction de trois dreadnoughts, et que ces trois dreadnoughts stationnent dans la mer du Nord, cap sur l'Allemagne, je dis qu'à la suite de l'entente qui a été conclue entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne reconnaissant cette marge de 16 contre 10, nous ne ferions qu'affaiblir plutôt que fortifier la situation de la métropole. Aux termes de cette entente, ces trois navires seraient comptés au nombre des seize du contingent anglais contre les 10 du contingent allemand; tandis que si, au contraire, le Canada avait ses deux unités navales à lui, avec un de ces dreadnoughts à la tête de chacune, au lieu de cet écart de 16 contre 10, la Grande-Bretagne, au temps critique, disposerait de 18 dreadnoughts contre 10 de l'Allemagne. Si nos adversaires tiennent à ce que nous ayons la prépondérance numérique, nous aurions dès lors une avance de deux navires. Tout paraît donc indiquer que mon très honorable ami le leader du Gouvernement devrait renoncer à ce projet, qui est le deuxième ou le troisième de son crû, et reprendre sa première idée d'une marine canadienne, construite autant que possible au Canada, fournie d'équipages canadiens, maintenue par les Canadiens, et au moment du péril au premier rang de la bataille, avec des Canadiens sur leurs ponts, couvrant le Canada de gloire et protégeant l'empire contre tout ennemi.

Certains de nos adversaires prétendent, d'autre part, que la Grande-Bretagne a besoin de cet argent. Le temps me paraît venu de faire quelque chose pour la défense de l'empire; mais, à mon avis, si nous voulons être une force pour l'empire, nous devons être en mesure de défendre nos propres côtes. Comment pourrons-nous secourir l'empire si celui-ci doit se charger de la défense de nos côtes? Pourquoi le Canada ne commence-t-il pas par assurer la sécurité de ses propres foyers? Les plus hauts fonctionnaires de l'amirauté anglaise nous disent que ce que les possessions éloignées peuvent faire de plus utile, c'est d'assurer la défense de leurs propres côtes, et la sécurité des grandes voies de commerce à leurs points d'aboutissement chez elles. Telle est la tâche qui s'impose avant toute autre; tel est le devoir auquel le Canada ne saurait se dérober: qu'il se pourvoie d'une marine afin d'être en mesure de défendre nos propres côtes, et au moment du péril se porter au secours de l'empire. A entendre parfois certains honorables députés de la droite, on pourrait croire que la Grande-Bretagne est à l'extrémité. On a fait observer que la Grande-Bretagne a approximativement 2 milliards d'engages au Canada et que nous payons à la Grande-Bretagne à peu près 80 millions d'intérêt par année. Il n'y a rien à redire à cela, puisque nous y trouvons notre avantage. La Grande-Bretagne prélève de l'intérêt sur toutes les nations du monde. Sans parler de ce qu'il lui faut débourser pour le maintien de sa nombreuse armée et de son immense flotte. elle a dû ces années dernières appliquer des millions et des dizaines de millions à des fins nouvelles, pensions aux vieillards et autres. Tandis que le Canada s'enfonce de plus en plus dans les dettes, la Grande-Bretagne, malgré le fardeau de tous ses devoirs de métropole, éteint graduellement sa dette, et depuis six années l'a réduite, au taux d'à peu près 50 ou 55 millions de dollars par année, soit un total d'à peu près 350 millions en six ans, ce qui est plus que la totalité de la dette nationale du Dominion. Malgré tout, elle a pu maintenir sa flotte et lui conserver sa prépondérance; elle n'a pas fait banqueroute dans la contribution des navires; elle est plus forte aujourd'hui que jamais; elle a plus de dreadnoughts que toutes les autres nations de l'Europe mises ensemble; sa flotte est plus forte que les flottes réunies de deux de ses concurrentes les plus redoutables. Cela indique-t-il que la Grande-Bretagne soit appauvrie, ou qu'elle ait besoin de ce cadeau de 35 millions? A mon avis, c'est une assez fâcheuse manière de payer notre dette envers la Grande-Bretagne, quelle que soit cette dette, que d'envoyer là-bas de l'argent pour y construire des navires, et de donner à la Grande-Bretagne des navires sans équipages. De quelle utilité seront-ils? Ce n'est pas un soulagement pour le contribuable anglais, puisqu'il devra fournir 2,500 hommes pour garnir ces vaisseaux. Et cette question du recrutement des marins est une des plus importantes que nous ayons à régler. La flotte anglaise n'a pas son plein contingent aujourd'hui, et elle ne l'a pas eu depuis quelques années. Cependant, nous allons lui faire don de trois navires sans équipage et sans marins, et il lui faudra trouver les hommes pour les garnir. Ainsi donc, si c'est là un cadeau, c'est un cadeau qui n'est pas sans imposer des charges, et le peuple anglais n'en sera pas enchanté. Ce n'est pas tant de l'argent qu'il lui faut que des hommes.

Mon très honorable ami le leader du Gouvernement a affirmé que nous ne pouvions garnir d'hommes une flotte canadienne, et à ce sujet nous avons dû prêter l'oreille à bien des remarques sarcastiques et malveillantes sur le compte des deux navires que le Canada possède déjà, le "Niobé" et le "Rainbow". Nos adversaires ont-ils jamais réfléchi que de pareilles critiques ne sont pas au discrédit de l'ancien ministère, non plus qu'à celui du parti libéral, mais s'attaquent à l'amirauté et à la marine anglaise même. Qui a construit ces navires? Ils ont été construits par l'amirauté anglaise et construits en Angleterre. Qui les a vendus au Canada? L'amirauté anglaise. Qui a conseillé au Canada d'en faire l'acquisition? L'amirauté anglaise. De sorte que tout ce que mes honorables amis de la droite ont pu dire à l'égard de cette "marine de fer-blanc," s'attaque directement à la nation et à l'amirauté anglaise qui a construit ces navires et conseillé au Canada d'en faire l'acquisition. Ces navires n'ont pas été achetés pour faire la bataille, mais pour servir d'écoles navales. Et ces honorables députés de la droite le savaient fort bien; mais en vue de s'assurer un avantage position, à l'ancien ministère et au peu les affaires du parti, ils ont parcouru le pays depuis deux ans en lançant le reproche au très honorable leader actuel de l'opposition à l'ancien ministère et au parti libéral, quand chacune de leurs paroles faisait injure directement à l'honnêteté et à la perspicacité de l'amirauté anglaise. Quelqu'un peut-il appuyer d'une raison valable la prétendue impossibilité où serait le Canada de recruter des marins pour la flotte? Je n'en ai entendu avancer qu'une raison depuis l'ouverture du présent débat, et celle-là émanait de l'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier). Cet honorable ministre a affirmé que nous sommes trop riches au Canada, trop prospères, que nos jeunes gens sont en mesure de gagner au pays plus que ne demanderaient les marins anglais pour prendre du service. Monsieur l'Orateur, pouvez-vous nommer une nation au monde qui soit jamais devenue grande, qui se soit jamais

fait respecter des autres, et qui comptait sur des mercenaires pour faire ses combats? Il ne se trouve pas de nation, ni ancienne, ni moderne, qui soit jamais devenue grande, qui se soit jamais élevée parmi les nations de la terre, qui ait jamais été crainte ou respectée des autres, et qui se soit fait cette situation en confiant le soin de sa défense à des mercenaires, tandis que ses propres citoyens restaient au pays. Et pourtant telle est la ligne de conduite que préconise mon très honorable ami le leader du Gouvernement, et que tous ses suivants préconisent pour le Dominion. N'est-ce pas que nous avons lieu d'en être fiers? Proclamer à toutes les nations de la terre que nous sommes des poltrons, que nous n'osons monter sur le pont d'un navire et faire la lutte pour l'empire; que nous donnons des navires sans hommes pour les garnir, mais que nous engageons des mercenaires pour nous remplacer. Ce programme est exactement l'opposé de ce que le très honorable premier ministre préconisait il y a deux ans. Et cela suffit pour faire voir dans quelle impasse ils se trouvent, lui et ses amis. On prétend que nous ne saurions recruter d'hommes pour garnir nos navires. Notre marine marchande est au sixième rang des marines du monde; éprouvons-nous quelque difficulté à recruter les équipages de notre marine marchande? Je ne l'ai jamais entendu soutenir. Comment se fait-il que la république voisine trouve des hommes pour garnir ses navires? Elle est à peu près dans les mêmes conditions que nous; les nôtres sont mêmes plus favorables, et pour cette raison que nous avons sur la côte de l'Atlantique et aussi sur celle du Pacifique une proportion beaucoup plus grande de la population vivant sur la mer. Sur les côtes de l'Atlantique, dans les trois provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, je pense que nous avons 70,000 hommes qui vivent de la mer, surtout par la pêche. Il est de connaissance vulgaire que la vie d'un pêcheur, d'un pêcheur de haut-fond, ou côtier, est des plus pénibles, comme aussi des moins rémunérées, si l'on prend la moyenne des gains d'un pêcheur une année dans l'autre.

C'est pourquoi je dis qu'avec des vaisseaux canadiens, avec de bons gages offerts aux marins, des gages raisonnables—non pas, bien entendu, ceux que gagnent de nombreux artisans—vous n'auriez aucune difficulté à vous procurer tout le monde dont vous pourriez avoir besoin d'ici à cinquante ans pour une flotte comme celle qu'il faut au Canada. Et où trouveriez-vous de meilleurs hommes que les descendants de ces colons anglais, irlandais, écossais et français qui se sont établis il y a un siècle ou deux dans les Provinces maritimes? Outre cela, il nous vient de la Grande-Bretagne tous les ans plus de cent mille sujets, dont beaucoup sont des jeunes gens qui, en arrivant ici, seraient bien aises, pour un temps, d'entrer dans ce service. La même chose a eu lieu dans le cas de la gendarmerie à cheval. La moitié peut-être de ce service, ou même une plus large proportion de ceux qui forment la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, ce corps militaire qui n'est dépassé nulle part au monde, sont de jeunes anglais, irlandais ou écossais, qui sont venus s'établir sur la prairie, et qui, afin de connaître quelque chose de la vie au Canada, se sont enrôlés pour une durée de trois à cinq ans. Quelques-uns, à la fin de ce premier terme, se sont engagés pour un même temps. Au bout de trois, de quatre ou de cinq ans, beaucoup ont quitté le service, parfaitement au fait des coutumes et des aspirations des Canadiens, et l'on en trouve plusieurs aujourd'hui qui occupent de hautes positions dans la province du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise. Nous en avons eu un bon nombre qui ont fait partie de cette Chambre, des hommes qui ont passé des années et des années dans la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Il en serait de même si nous avions fait construire des navires de guerre et que nous fussions prêts à y mettre du monde. L'année dernière aux Etats-Unis, on a demandé pour la marine 17,000 sujets, et combien pensez-vous qu'il en est qui ont répondu? Trente-sept mille, dont vingt mille ont été rejetés. Parmi ceux que l'on a retenus, plus des neuf dixièmes étaient, non seulement citoyens américains, mais nés aux Etats-Unis. Si cet état de choses existe chez nos voisins, pourquoi aurions-nous quelque difficulté dans ce pays-ci? A mon sens, cela ne serait pas plus difficile. Nous ne serions nullement en peine de trouver les hommes qu'il nous faudrait. Nous aurions des hommes de choix, des hommes qui feraient honneur au Canada et à l'empire, des hommes qui, l'heure venue de répondre à l'appel du devoir, seraient à la hauteur de la situation et prendraient part au conflit, comme l'ont fait il y a dix ans les nôtres quand est survenue la guerre du Sud-Africain.

M. FOSTER (King) (N.-E.) : L'honorable député aurait-il la complaisance de nous dire pourquoi il nous a été si difficile de trouver au Canada les hommes qu'il nous fallait?

M. TURRIFF: Pour quel objet?

M. FOSTER: Pour la flotte.

M. TURRIFF: Pour le "Niobé" et pour le "Rainbow"?

M. FOSTER: Parfaitement.

M. TURRIFF: Je ne sais au juste combien d'individus se sont enrôlés pour le service du "Niobé" et du "Rainbow", ni combien il en fallait, mais une des raisons pour

lesquelles on a éprouvé de la difficulté, c'est que ce n'était pas là des navires de combat, mais des vaisseaux-écoles. La principale raison, au reste, c'est que mes honorables amis de la droite menaient ces hommes à la mort, ils se raillaient d'eux, et leur disaient que ces embarcations n'étaient pas des vaisseaux de guerre, mais de la pacotille. Si mes honorables amis de la droite s'étaient montrés raisonnables, justes et patriotes, il n'y aurait eu aucune difficulté à se procurer des hommes. Quel est celui d'entre eux qui me dira pourquoi les Etats-Unis ayant pu trouver deux fois plus de monde qu'ils n'en demandaient, nous, qui avons des gens de mer en plus grand nombre, nous ne pouvons obtenir les quelques sujets qu'il nous faut pour une marine de guerre canadienne.

M. GRAHAM: L'amiral Kingsmill a dit que l'on n'avait pas recruté parmi les pêcheurs, lorsque c'est à eux que les recruteurs auraient dû s'adresser.

M. TURRIFF: C'est peut-être pour cette raison-là aussi. Mais construisez une marine de guerre au Canada, organisez un service sur lequel on puisse compter pour s'y faire une carrière, et il ne manquera pas de jeunes gens désireux d'en faire partie.

Il y a dix ou douze ans, lorsque la guerre a éclaté dans l'Afrique du Sud, le Canada envoya un premier corps; plus tard, il en envoya un deuxième, et, ensuite, il envoya la cavalerie de Strathcona. Beaucoup de ces hommes venaient de la région où j'habite, c'est-à-dire des prairies, et plusieurs d'entre eux m'étaient connus. Un grand nombre étaient sans préparation aucune; ils n'en sont pas moins partis, et l'histoire dire qu'ils ont fait d'aussi bons soldats et d'aussi bons combattants; qu'ils ont montré autant d'héroïsme et de bravoure que les meilleurs de ceux qui, d'un peu partout, ont pris part à cette guerre.

Beaucoup de nos jeunes gens que l'on a vus sur les champs de bataille de l'Afrique du Sud y sont morts en défendant l'empire. Leur sang a rougi les veldts de l'Afrique du sud, et je présume que les os de plusieurs blanchissent sur la plaine. Les services que nous avons alors rendus à la Grande-Bretagne, est-ce qu'elle s'en souviendrait comme elle s'en souvient aujourd'hui si nous avions alors suivi le conseil que donne le ministre des Postes et qu'a donné partiellement mon très honorable ami le premier ministre qui, la semaine dernière encore, assurait que nous ne pouvions trouver des équipages à nos vaisseaux, et si nous avions alors dit à la Grande-Bretagne: Nos gens peuvent gagner plus cher chez eux que vos soldats dans l'Afrique du Sud; voici 2 millions, voici 5, voici 35 millions pour vous aider? Voilà une question que j'aimerais à poser aux membres de la droite. Non, monsieur l'Orateur, pour un service ainsi rendu, jamais nous n'en aurions entendu parler; c'eût été une goutte d'eau dans le baquet, et c'eût été à notre honte éternelle de donner de l'argent en retenant nos hommes quand on nous demandait de l'aide. Bien plus, ç'aurait été une insulte à toute la jeunesse canadienne. Mais ce n'est pas ce que nous avons fait; nous avons envoyé nos hommes, et le Canada n'a cessé depuis d'en recueillir le fruit; la chose a été tenue à honneur pour lui; on en rappelle le souvenir en Angleterre, et j'ose dire qu'elle a fait pour resserrer les liens de l'empire plus que tout ce qui avait eu lieu jusque-là. Cela étant, qu'avons-nous à faire aujourd'hui que le Canada est deux fois aussi riche qu'il l'était il y a dix ans, aujourd'hui que sa population a presque doublé, et que chaque année s'accroissent sa richesse et sa puissance? Que ferons-nous le jour où l'empire aura besoin d'être secouru? Enverrons-nous des vaisseaux vides d'hommes et remettrons-nous à d'autres le soin de se battre pour nous? Nous contenterons-nous d'envoyer des fonds avec rien derrière eux? Ne nous construirons-nous pas plutôt une marine dont les équipages se composeront de nos propres Canadiens, une marine que nous entretiendrons avec notre argent, et qui, en temps de guerre, protégera nos côtes, prêts à servir l'empire s'il le faut dans toutes les parties du monde où l'amirauté anglaise le jugera nécessaire?

La différence entre la politique du très honorable chef du Gouvernement et celle qu'a énoncée le très honorable chef de l'opposition est celle-ci: en adoptant la politique de ce dernier, nous construisons nos vaisseaux au Canada, dans la mesure du possible, nous les garnissons de Canadiens, nous les entretenons à nos frais et, le moment venu de se battre, nous nous portons en avant. Par la politique que préconisent les membres de la droite, à l'heure où le son du clairon se fera entendre, nous enverrons des vaisseaux vides, pendant que les Canadiens chez eux seront sous le lit. Vous ne pouvez échapper à cette position dans le cas où prévaudrait la politique du chef du Gouvernement. Nous fuyons une responsabilité qui nous incombe, nous agissons d'une manière qui devrait faire honte à tout Canadiens; nous adoptons une ligne de conduite que réprouvent nos braves Canadiens, une ligne de conduite peu propre à développer dans le pays l'esprit national.

Jamais vous ne pourrez équiper des navires si vous instruisez le peuple de cette manière. Le très honorable premier ministre du Canada annonce au pays et au monde que nous pouvons bien fournir de l'argent, mais non pas construire des vaisseaux ni fournir des hommes. Nous n'avons que faire, assure le ministre des Postes, de four-

nir des hommes, puisque l'on peut s'en procurer dans la métropole pour 28 cents par jour, alors que les nôtres gagnent $1.50 ou $2.00 par jour. Est-ce là le moyen de réveiller la jeunesse canadienne? Pour moi, c'est une politique que le Canada ne devrait pas songer à adopter. C'est un triste spectacle que de voir le premier ministre de ce pays se laisser entraîner dans une pareille politique par ceux de ses collègues qui appartiennent au parti nationaliste de la province de Québec. Quelqu'un se figure-t-il que, n'était cette influence exercée sur lui, mon honorable ami se ferait le défenseur d'une pareille idée; vous figurez-vous qu'il reviendrait sur ce qu'il a dit il y a deux ou trois ans. Non, jamais il ne songerait à faire une telle chose. Cela montre simplement à quelles extrémités l'esprit de corps peut conduire un homme, et c'est tout un peuple que l'on va ainsi mettre dans une position fausse; une position déloyale, une position qui ne sourit à personne et qui ne réunirait assurément pas le cinquième des suffrages du pays consulté.

Et pourquoi tout cela? Pour satisfaire un petit groupe de nos amis de la province de Québec, partisans du ministre des Postes, du ministre du Revenu de l'intérieur et du secrétaire d'Etat. Pour plaire à quelques nationalistes de la province de Québec dont la divise est: Pas un homme, pas un sou, pas un vaisseau à l'empire dans le besoin, tout le peuple canadien est mis dans une position fausse et intenable. C'est là la devise à l'aide de laquelle ils ont été élus. Quelques-uns d'eux parlent différemment aujourd'hui. C'est que le traitement est fort, et ils n'ont garde de l'abondonner. Il en est un cependant, le meilleur de la bande, et d'un bon bout, un homme qui a siégé pendant bien des années dans cette Chambre et qui avait l'estime de la députation en général; celui-là a résisté quelque temps, mais il ne pouvait résister bien longtemps et, plutôt que de se trouver dans la position de mes honorables amis, il a envoyé sa démission, la seule chose que, dans les circonstances, un homme d'honneur pouvait faire. S'il a obéi à des motifs supérieurs, je me demande à quels motifs obéissent ceux de ses collègues qui ont gardé leurs places.

Un mot de plus sur le danger d'une invasion allemande. Au cours des six dernières années, le gouvernement de la Grande-Bretagne a diminué sa dette de 350 millions, lorsque, dans le même temps, l'Allemagne, pour construire sa marine, a augmenté la sienne de 200 millions. Ainsi, d'un côté, l'Angleterre paye sa dette, entretient ses navires, son armée et tout grâce à ses revenus annuels, pendant qu'elle trouve moyen de mettre de côté pour sa dette 50 millions par année. L'Allemagne, d'un autre côté, emprunte de 35 à 40 millions par an pour la flotte qu'elle se construit. Combien de temps cette sorte de chose peut-elle se continuer? C'est là une affaire que chacun peut comprendre; c'est une affaire de sens commun, un calcul de dollars et de sous. Il s'agit simplement de voir qui pourra construire la plus forte marine ou l'entretenir plus longtemps, et la victoire au bout du compte appartiendra à la nation qui est en mesure de faire toutes ces choses à l'aide de son revenu et qui, en même temps, acquitte une forte partie de sa dette, alors que sa rivale, afin de continuer à lutter, est tenue à des emprunts tous les ans.

Voyons s'il y a lieu d'appréhender quelque difficulté avec l'Allemagne. Rappelons ici les paroles prononcées, en octobre dernier, par l'ambassadeur d'Allemagne:

> Nous n'avons point le moindre désir ni la moindre intention de disputer à la Grande-Bretagne l'empire des mers. La suprématie navale, comme le prétend la Grande-Bretagne, elle est une question de vie ou de mort pour elle. Elle a aujourd'hui la maîtrise des mers; et nul esprit sérieux en Allemagne ne songe à porter atteinte à cette prééminence; mais il ne faut pas l'oublier, une flotte puissante est aussi une nécessité vitale pour nous. La Grande-Bretagne ne doit pas interpréter comme acte d'hostilité le fait que, nous rendant compte de la chose, nous inscrirons à notre programme la construction d'un dreadnought. Les relations anglo-allemandes sont hérissées de difficultés, mais elles offrent aussi d'amples chances d'accord.

Voilà un loyal et franc exposé de la question. Presque au moment où l'ambassadeur d'Allemagne faisait cette déclaration, M. Poincaré, alors premier ministre, aujourd'hui président de la République française, disait:

> Nous n'avons nullement l'intention de modifier nos amitiés. Les liens qui nous unissent à la Grande-Bretagne sont impérissables, cimentés qu'ils sont par les sentiments politiques, par les intérêts politiques et la probité politique. Rien ne saurait compromettre une entente sur laquelle repose l'équilibre européen.
>
> Ces déclarations donnant si clairement à entendre que cette question d'urgence n'est qu'une simple fantasmagorie devraient suffire pour ébranler même l'équilibre politique de M. Borden.

Evidemment, en discutant cette question de suprématie navale, il est facile de voir que la Grande-Bretagne n'est pas isolée. A une certaine époque, il est possible qu'elle se soit trouvée dans un splendide isolement, mais ce temps est déjà loin. Pas un seul député ministériel n'a soufflé mot de l'amitié de la France. Seul le député de Rouville (M. Lemieux) nous en a parlé l'autre jour. La France est aujourd'hui la troisième puissance maritime du monde, la flotte russe est fort importante et, en outre, le Japon est l'allié de la Grande-Bretagne et le demeurera pendant encore huit ou neuf ans au moins. Aussi est-il du dernier absurde de

parler de mauvaises relations entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, ou de l'existence de la panique ou de la menace allemande ou d'une crise quelconque.

Consacrer ici ce principe tendant à donner $35,000,000, c'est pour ainsi dire retourner soixante-dix ans en arrière dans notre vie nationale; c'est revenir au règne de l'oligarchie, à l'époque du "family compact"; c'est payer tribut. On a beau chercher à dorer la pilule, à dissimuler le fait sous une belle toilette littéraire, il n'en est pas moins vrai que c'est payer tribut. Au dire du premier ministre, il s'agit d'une contribution d'urgence. Mais il ajouta, on s'en souvient, que d'ici à un quart de siècle, on ne saurait songer à construire de navires ou une marine militaire au Canada, et que même en pareille éventualité cette marine serait quantité tellement négligeable qu'il ne vaudrait pas même la peine de tenter cet effort. La Chambre se souvient sans doute du fait cité à cet égard par le député de Saint-Jean (M. Pugsley). Il nous a rappelé qu'à Fore-River (Massachusetts) il y a dix ou douze ans, on établit un chantier de constructions maritimes. Il y a douze ans, ce champ était inexploité; or, depuis cette époque, on y a construit 114 navires, dont six cuirassés d'escadre, et cette compagnie a entrepris la construction de deux navires de guerre étrangers. Le premier ministre se voile la face devant l'énormité des frais d'équipement d'un chantier de constructions maritimes au Canada. Pourquoi la création d'un chantier de constructions maritimes entraînerait-il plus de frais au Canada qu'aux Etats-Unis? Les conditions sont à peu près les mêmes; les prix sont similaires à cet égard et pour ce chantier de constructions maritimes qui, en dix ans, a construit cent quatorze navires, dont six dreadnoughts, la totalité du coût du terrain, des bâtiments, des machines, de l'équipement de tout genre, a été d'un chiffre inférieur à $4,000,000. Est-ce donc là un chiffre à frapper le Canada de stupéfaction? C'est réellement chose minime, au moment où l'on nous propose du coup une dépense de $35,000,000.

Supposons que nous donnions ces $35,000,000, qu'allons-nous faire ensuite? Ces dreadnoughts ne dureront pas cinquante ans, période de temps nécessaire, au dire du premier ministre, pour la construction de navires au Canada. Quand, au bout de dix ans, ces vaisseaux seront jetés au rebut, ne faudra-t-il pas une nouvelle souscription? Disons que ces navires soient détruits un an après leur achèvement, comme il arrive souvent aux navires de guerre, que ferons-nous alors? Y aura-t-il une nouvelle souscription? Le premier ministre ou quelque autre député ministériel croit-il que si vous donniez aujourd'hui ces $35,000,000 et que dans dix ans d'ici, vous reveniez nous demander $35,000,000, le peuple canadien le souffrirait? Il ne le tolérerait pas, et aujourd'hui même, si on le mettait en lieu de se prononcer à cet égard, il ne le souffrirait pas. Les ministériels le savent parfaitement, le peuple ne s'y soumettrait pas. Si le Gouvernement croit qu'il a l'appui du peuple canadien, pourquoi ne met-il pas ce sentiment à l'épreuve? Non, il ne le fera pas. Pourquoi? Parce qu'il sait que le peuple ne lui prête pas son appui ici. Que le Gouvernement fasse un plébiscite sur cette question et il saura à quoi s'en tenir. Qu'il consulte la volonté populaire et il sera bientôt éclairé sur la question.

On a péroré à perte de vue et noirci beaucoup de papier, en Canada, au sujet de la demande de souscription de la part de l'amirauté. C'est faux: l'amirauté n'a jamais fait pareille demande. L'amirauté n'a pas été en lieu de manifester son désir à cet égard. Le chef du Gouvernement s'adressant à l'amirauté britannique, lui a dit: "En fait d'aide immédiate, que proposez-vous?" Voici le défi que je porte au premier ministre: qu'il soumette son projet de souscription de $35,000,000 à l'amirauté; qu'il place ce projet en regard de la proposition du chef de l'opposition et qu'il demande à l'amirauté ce qu'elle veut. Nous en passerons par sa décision. Le chef du Gouvernement s'est rendu auprès de l'amirauté et lui a dit: "Nous n'avons pas de système permanent de marine militaire, et il nous faudrait—comme il nous l'a dit ici—cinquante ans pour en construire une. Nous voulons vous venir en aide immédiatement: que pouvons-nous faire?" C'est ainsi qu'il a obtenu cette réponse de l'amirauté, déclarant que, quelque fût notre don, il devrait embrasser certains navires. Mais ce n'est pas là ce que voulait l'amirauté. Ce que voulait l'amirauté, elle l'a déclaré, il y a trois ans, quand on lui posa tout simplement la question, sans l'embarrasser d'aucune condition. Si le Gouvernement croit avoir l'appui du peuple—et le premier ministre a déclaré qu'il est de la plus haute importance qu'il y ait unanimité sur cette question—qu'il soumette la question au peuple sous la forme qui lui agréera, soit au moyen d'un plébiscite—chose que je ne préconise pas—soit par une consultation populaire, et alors il saura à quoi s'en tenir.

M. FOSTER: L'honorable député demande-t-il une élection?

M. TURRIFF: Il y a deux ans, le premier ministre déclarait que la question de réciprocité ne saurait se régler sans un appel au peuple. S'il en était ainsi, pourquoi déciderait-il cette question sans un appel au peuple? Jamais encore elle n'a été soumise au peuple; jamais il n'a été appelé à se prononcer à cet égard. A la dernière élection, le débat a roulé sur la question de la réciprocité, tous les députés le savent. Si le premier ministre veut une décision unanime, s'il a une telle certitude que le peuple lui prête son appui, pourquoi hésiterait-il à lui soumettre la question et à constater si c'est bien cela qu'il veut.

M. GUILBAULT: Mon honorable collègue dit-il qu'à la dernière élection le débat s'est livré autour de la question de la réciprocité et que le peuple ne s'est pas prononcé sur la question de la marine?

M. TURRIFF: Il faudrait peut-être modifier mon affirmation en disant que pour tout le peuple canadien, sauf une faction qui a créé des ennuis au chef de l'opposition dans la province de Québec, la question de la réciprocité était le fond du débat. Mais en quelques endroits de Québec, on a discuté la question navale.

M. GRAHAM: La marine militaire canadienne l'a emporté à Québec, la seule province où on l'ait discutée.

M. TURRIFF: Précisément.

M. BELAND: Et elle en gagne tous les jours.

M. TURRIFF: Je dois dire à mon honorable collègue de Joliette (M. Guilbault) qu'un certain groupe, à Québec, il est vrai, était hostile à la marine militaire sous une forme quelconque. Je n'en suis guère étonné; je m'explique parfaitement que les populations de Québec ne soient guère favorables à la marine, de prime abord. Ceux que je représente ici et parmi lesquels il ne figure qu'une poignée de Français et qui, pour la plupart, sont des Canadiens d'extraction anglaise, irlandaise et écossaise d'Ontario ne sont guère partisans de la marine militaire. Je m'explique donc parfaitement la situation dans Québec. Seulement, on s'est servi d'une tactique fort déloyale au cours de cette lutte. Comme l'a dit le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) tous les moyens étaient bons, on n'a reculé devant rien. Les conservateurs, au cours de la lutte à Québec, ont adopté une attitude diamétralement opposée à leur attitude dans les autres provinces.

M. LEMIEUX: La marine militaire l'a emporté à Québec.

M. TURRIFF: La marine l'a emporté à Québec. Nous avons fait élire une forte majorité de députés québecquois.

M. GUILBAULT: L'attitude du parti libéral sur la question de la marine a été désapprouvée à Québec.

M. TURRIFF: Non.

M. LEMIEUX: Seulement à Joliette, et encore accidentellement.

M. TURRIFF: Certains électeurs de Québec étaient hostiles à la marine, paraît-il, et Joliette est l'un des comtés où l'on s'est rangé à cet avis. Le député de Joliette l'a emporté lui-même, mais dans la grande majorité des comtés de Québec, où la politique préconisée par le parti libéral était la question à l'ordre du jour, on a élu des partisans d'une marine militaire canadienne.

Voyons ce que pense une des meilleures autorités en Grande-Bretagne sur la question de savoir s'il convient de construire des dreadnoughts. L'auteur de cet extrait est l'amiral Beresford qui l'a écrit, un jour ou deux après que le premier ministre eut prononcé son discours devant cette Chambre:

Londres, 6 décembre—Lord Charles Beresford a apparemment entrevu le grave danger du projet Borden, et dit ce matin dans le "Daily Express":

Ce que je recommande, c'est que les colonies défendent l'extrémité des routes commerciales qu'elles détiennent avec de fortes bases navales, des mines, des contre-torpilleurs et des croiseurs rapides. Les routes commerciales ne sont pas protégées, et nôtre danger actuel est d'être pris par la famine et non d'avoir à redouter une invasion. Le pays a été déçu et trompé par des affirmations relatives aux dreadnoughts des autres nations. Nous avons été insultés lorsqu'on nous a dit qu'un dreadnought pouvait couler toute la flotte. Le public ne parle pas d'autre chose que de dreadnoughts, oubliaant complètement qu'une flotte est composée d'unités variées, et que la faiblesse ou la lenteur d'un navire met en danger toute la flotte.

Ce sont les paroles de l'un des plus remarquables amiraux que l'Angleterre ait eu depuis des années. Ce n'est pas un partisan du gouvernement actuel en Angleterre; il a été dès le début son adversaire et il montre que les dreadnoughts ne sont pas ce qu'il voulait, que les dreadnoughts ne composent pas seuls une flotte et qu'il faut aussi avoir des navires plus petits. Permettez-moi de vous dire ce qu'est une flotte unie et la différence qu'il y a entre la proposition du très honorable chef du Gouvernement et celle du très honorable chef de l'opposition. Le leader du Gouvernement propose de donner trois dreadnoughts vides. Le leader de l'opposition propose deux flottes unies formant deux escadres complètes. Chaque escadre ayant à sa tête un dreadnought du même rang et de la même force que ceux que mon très honorable ami propose; de sorte qu'au point de vue des dreadnoughts, il y a une différence de un seulement. Maintenant qu'aurions-nous pour composer nos deux escadres à la place du troisième dreadnought? Nous aurions trois croiseurs non protégés sur chaque côte, ce qui ferait six croiseurs Nous aurions six contre-torpilleurs sur chaque côte, soit un ensemble de douze. En plus, nous aurions trois sous-marins sur chaque côte, formant un total de six sous-marins. De sorte qu'au lieu du troisième dreadnought, car les deux autres sont identiques à ceux que demande le très honorable leader du Gouvernement, nous aurions six croiseurs non protégés, douze contre-torpilleurs et six sous-marins avec les na-

vires auxiliaires qui ne sont pas spécifiés.

Qui voudrait croire un seul instant que ces navires destinés à garder nos côtes et que lord Beresford considère comme une chose fort importante—car il déclare que ce n'est pas l'invasion mais la famine qui est à redouter en Angleterre en cas de guerre —qui voudrait croire que ces deux escadres manœuvrées et entretenues par le Canada, ne rendraient pas de plus grands services que des bateaux vides prêtés à l'Angleterre et manœuvrés et entretenus par la Grande-Bretagne.

Il me semble qu'il n'y a absolument aucun doute quant à la politique qui serait préférable aux intérêts de l'empire. De quelle force pouvons-nous être pour l'empire quand nous ne pouvons pas nous défendre nous-mêmes? Si nous avions un dreadnought sur la côte de l'Atlantique il ne serait pas nécessaire de l'y maintenir à l'ancre. Il pourrait aller dans toutes les mers et dans toutes les parties du monde. S'il y avait apparence de danger à un moment quelconque, le Gouvernement serait prévenu cinq ou six jours d'avance et c'est tout ce qu'il faut pour permettre à un navire de traverser de nos côtes en Angleterre. Quant à l'escadre du Pacifique, c'est un fait bien connu que l'amirauté anglaise est plus que désireuse de voir le Canada maintenir une escadre sur ces eaux. Pourquoi? Parce qu'avec l'escadre du Canada, l'escadre d'Australie, l'escadre de la Nouvelle-Zélande et l'escadre de la marine anglaise actuellement dans les mers de Chine, il y aurait quatre escadres qui pourraient être rassemblées sur un point où il y aurait du danger et ainsi nous aurions immédiatement une première ligne de bataille. Depuis quatre ou cinq ans, la population de la Colombie-Anglaise sans exception demande une escadre canadienne sur les côtes du Pacifique. Elle veut une escadre, et pour moi, si un danger peut se produire à l'avenir au point de vue d'une rencontre navale, il est plus probable qu'il se produira sur la côte du Pacifique que dans la mer du Nord. La population de la Colombie-Anglaise le croit aussi et elle est désireuse d'avoir une escadre dans l'océan Pacifique. Pourquoi alors ne pas faire ce que l'amirauté anglaise a suggéré tout d'abord? Pourquoi ne pas leur donner ce qu'elle veut pour défendre le Canada et l'empire? Je suis un de ces Canadiens qui n'hésitent jamais et qui n'ont jamais peur de dire: Je suis un Canadien! Et comme un bon et loyal Canadien, je crois que plus je suis Canadien, plus je suis impérialiste. Je ne crains pas de dire ici ou dans aucune assemblée publique que si le Canada construit sa marine et l'équipe à ses dépens, il aura un mot à dire pour le contrôle de cette marine jusqu'à ce que le temps de la guerre étant arrivé, elle soit mise sous les ordres de l'amirauté anglaise. Qui pourrait avoir ce contrôle sinon le Canada, quand nous construisons notre marine et en payons les frais? Dirons-nous que nous sommes plus pauvres que les habitants d'autres parties de l'empire? Allons-nous admettre que nous ne sommes pas des hommes aussi braves ou que nous ne pouvons pas prendre notre part de la défense de l'empire?

On a beaucoup parlé depuis quelque temps de la marine canadienne comme devant être une marine séparatiste. C'est une honte et un opprobe pour celui qui a dit cela. Mon très honorable ami le premier ministre du Canada était-il un séparatiste quand il y a trois ou quatre ans il a défendu si éloquemment une marine construite autant que possible au Canada et manœuvrée par des Canadiens? Tous les membres de la droite qui m'entendent étaient-ils des séparatistes quand ils ont donné leur appui à ce programme? Je répète que c'est une honte de venir dire ici qu'une marine canadienne serait une marine séparatiste. Je ne crois pas qu'une déclaration de ce genre serait approuvée par la population du Canada. Il serait impossible de maintenir aucun gouvernement au Canada, libéral ou conservateur, qui dans le cas de danger pour l'empire, ne mettrait pas immédiatement la flotte à la disposition de l'amirauté anglaise. Vous ne pourrez pas élire un gouvernement semblable, vous ne pourriez pas avoir un gouvernement suffisamment influencé par le groupe nationaliste du parti ministériel pour empêcher une marine canadienne d'être mise à la disposition de l'empire. Nous n'avons pas besoin de nous cacher pour dire que nous sommes des Canadiens et fiers de l'être et meilleurs Canadiens nous sommes, meilleurs impérialistes nous serons.

Je suis très satisfait du grand changement qui s'est produit dans la province de Québec depuis deux ans, à propos de la question navale. Je ne pouvais jamais comprendre comment les descendants des fils de la vieille France pouvaient être opposés à une marine. Il y a deux ou trois ans les Français ont été les grands constructeurs de navires en Europe. Dans les longues guerres qui eurent lieu pendant plus de cent ans entre la France et l'Angleterre, tantôt une nation était victorieuse et tantôt l'autre. Quand un navire français était capturé, il servait vraiment de modèle pour les navires anglais que l'on construisait ensuite. Les Français ont été à la tête de tous les peuples du monde comme constructeurs de navires de guerre. Les marins de la vieille France manœuvraient ces navires, promenaient le pavillon français dans toutes les mers et remportaient de nombreuses victoires navales. Le peuple français a un passé dont il peut bien être fier. Quelqu'un osera-t-il me dire que

les descendants de ce grand peuple ne sont pas prêts à combattre pour leur pays? Je ne le crois pas. J'ai l'honneur d'être né et d'avoir été élevé dans la province de Québec, entouré de tous côtés par des éléments français. J'étais jeune quand j'ai quitté le foyer paternel, je pouvais parler français aussi bien qu'anglais; je l'ai parlé souvent, je le parle encore passablement quand je dois le faire au moment des élections et je n'ai rien vu dans toute ma vie qui puisse me faire croire que la population de Québec, les descendants des gens de la vieille France, ne sont pas aussi braves et aussi bons combattants sur terre et sur mer que leurs compatriotes anglais. Personne ne peut me faire croire que la population de Québec, quand elle comprendra la question, ne sera pas aussi prête à prendre sa part de la défense de l'empire que la population d'une autre région du Canada, toutefois faisant exception, naturellement, pour mon honorable ami le ministre des Postes et pour quelques autres députés de la droite.

Je parlerai maintenant de quelques-unes des choses qu'a défendues mon très honorable ami le premier ministre. Je citerai un extrait du discours qu'il a prononcé ici même, le 29 mars 1909, il n'y a pas très longtemps. Il s'est exprimé ainsi:

Il conviendrait peut-être de considérer un instant que la Grande-Bretagne, en laissant le Canada et les autres colonies de l'empire absolument libres de gérer leurs affaires à leur guise, en leur conférant l'autonomie la plus complète, a pris là le moyen de resserrer, à un degré où elle n'aurait pas atteint autrement, les liens qui la rattachent à l'empire en général. En outre, je crois que les liens qui unissent aujourd'hui le Canada à l'empire sont plus solides, plus sûrs et plus durables qu'ils ne furent jamais.

Si nous jouissons de l'autonomie la plus complète, pourquoi ne pas construire et ne pas équiper notre propre marine? A cette occasion il a encore dit:

Inutile de dire du Canada qu'il est une nation, si nous devons chercher à nous soustraire aux responsabilités qui nous incombent en tant que nation. Quelles sont donc ces responsabilités. Chez toutes les nations civilisées de l'univers, on s'accorde à reconnaître que ce sont la défense du territoire et la protection du commerce.

Comment défendrez-vous votre territoire et protégerez-vous votre commerce si vous ne construisez pas une marine? Allez-vous le faire en donnant une contribution à quelqu'un pour construire une marine et se battre pour nous? Plus loin, le très honorable premier ministre faisait de l'opposition à une dépense de $6,000,000 pour des fins militaires. Je lui recommanderai de se souvenir de cela quand mon honorable ami le ministre de la Milice (M. Hughes) proposera ses crédits, car je crois qu'ils dépasseront de $4,000,000 ceux des années antérieures. Alors mon très honorable ami pensait qu'on devait en dépenser au moins la moitié pour la marine. Il disait ensuite:

Nous savons tous aujourd'hui que le programme de l'amirauté anglaise est un programme de concentration et personne n'ignore que celui de l'Australie qui vient d'être adopté avec l'entière approbation du gouvernement de la mère patrie, a pour but de protéger les côtes du pays contre un danger de cette nature.

Prenez le cas de l'Australie. Elle a commencé par donner une contribution. Elle a constaté que ce n'était pas satisfaisant et elle a changé son programme pour construire sa propre marine. Les Australiens, au lieu d'en parler comme d'une marine séparatiste ou de dire que c'est déloyal d'avoir une marine sous la direction du parlement australien, les deux partis se sont disputé l'honneur d'avoir insisté pour que la marine soit placée absolument sous l'autorité du parlement australien.

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous les égards. En Grande-Bretagne, on a peut-être trouvé que l'action commune était satisfaisante. Celle-ci, en dernière analyse, n'a pas été du goût de la population australienne, parce que la Grande-Bretagne a cru devoir demander à l'Australie d'étendre le champ des opérations de l'escadre jusqu'à la mer de Chine et l'océan Indien. En agrandissant ainsi le champ des opérations, les Australiens comprenaient que la somme qu'ils versaient depuis quelques années ne servirait pas vraiment à procurer à l'Australie toute la protection qu'ils croyaient devoir exiger. Aussi, à l'heure qu'il est, l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs qui, en cas de guerre, prêteraient leur concours aux croiseurs cuirassés et aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise. Au cours de la discussion, quelqu'un fit observer que la population australienne, en se procurant une pareille flotte, se procurerait une flotte, qui serait très difficile, même impossible, à l'Angleterre d'envoyer au delà des mers, et qu'en se protégeant elle-même, l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire.

Si en se chargeant elle-même de la défense de son territoire, l'Australie rend un grand service à l'empire, pourquoi le Canada ne lui rendrait-il pas un service tout aussi grand, en se chargeant de sa propre défense? Mon très honorable ami disait encore:

Ainsi, à cet égard, je suis d'accord avec le premier ministre. Je crois aussi avec lui que le Parlement canadien doit conserver la libre disposition des sommes d'argent destinées à des fins militaires, et qu'en nous chargeant de la défense de nos côtes de concert avec les forces impériales, nous nous ren-

drions vraiement utiles à la défense de l'empire et nous accomplirions notre devoir à son égard, ainsi qu'à l'égard du Canada.

Permettez-moi une dernière citation:

Je m'attacherai maintenant à l'examen du projet de résolution que le premier ministre a proposé, et je dois dire cordialement que j'en approuve plusieurs passages. Cependant, je désire faire une observation ou deux au premier ministre, sans aucun dessein politique et sans esprit de critique, car mon plus grand désir serait de voir le Parlement et le public acclamer d'une seule voix la politique nationale concernant ce grand problème et le projet de résolution qui en serait l'expression.

Telle était l'attitude que prenait l'honorable premier ministre en 1909. J'ai déjà expliqué pourquoi il a depuis modifié cette attitude. Dans ce même discours, il disait encore:

Ce que j'ai à proposer, je le propose avec un désir sincère que cette Chambre formule une résolution à laquelle chacun de nous puisse adhérer et par laquelle chacun de nous déclare solennellement à l'univers que si jamais notre commune patrie se voit dans la nécessité de combattre pour son existence, le peuple canadien, en masse, sans distinction de parti et de croyance, se portera à ses côtés dans la lutte qu'elle aura engagée. Il faut pour le moment nous élever au-dessus de toutes les considérations de parti; aussi mon intention est-elle de faire à mon très honorable ami une ou deux propositions qu'il accueillera, j'en suis, sûr avec l'esprit dans lequel je les présente.

Ces sentiments étaient dignes du chef du Gouvernement. Mais il a changé d'attitude depuis, après y avoir été forcé par les nationalistes. Pour s'assurer le concours de ces derniers, il renie les sentiments qu'il exprimait alors et il nous soumet un projet que nous ne pouvons pas adopter à l'unanimité, parce que le pays ne l'approuve pas.

M. MARSHALL: Comment le savez-vous?

M. TURRIFF: Que le Gouvernement fournisse aux électeurs l'occasion de se prononcer, et il en aura la preuve. Plus tard encore, le 12 janvier 1910, mon très honorable ami a prononcé un nouveau discours sur cette question. Je ne le citerai pas en entier et je me bornerai à en rappeler la conclusion:

Je dis à mon très honorable ami le premier ministre, avec tout le poids que mes paroles peuvent comporter: "Allez de l'avant avec votre service naval".

Remarquez bien qu'il s'agissait de la marine canadienne.

Avancez lentement, avec précaution et sûrement. Soumettez votre projet au peuple et donnez-lui, si c'est nécessaire, l'occasion de se prononcer.

Encore une ou deux remarques et je termine. J'entends un de mes amis dire "Grand merci". Malheureusement cet honorable député, de même que ses collègues de la droite, semble affliger de mutisme sur cette question et je suis bien obligé de parler pour eux et pour moi.

Je considère qu'il est absolument injuste de décider cette question sans un appel au peuple. La Chambre, telle qu'elle est composée, n'est pas en état de se prononcer, pour la raison bien simple qu'elle n'offre pas une juste représentation de la population. La province que j'habite n'est pas justement représentée ici. Nous avons droit à plus de députés que nous n'en avons à présent. Il en est de même du Manitoba, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise. Dans ces conditions, comment la Chambre pourrait-elle décider cette question sans un appel au peuple? Permettez-moi de donner une idée de l'inégalité de la représentation. Voici quelques chiffres indiquant dans quelles proportions les provinces de l'Ouest sont représentées dans cette Chambre:

	Habitants.
La Colombie-Anglaise a un député pour..	66,068
L'Alberta a un député pour.. ..	53,532
La Saskatchewan a un député pour	49,243
Le Manitoba a un député pour..	45,561
Moyenne..	49,739

Voici maintenant les chiffres concernant les provinces de l'Est:

	Habitants.
Ontario a un député pour..	29,340
Québec a un député pour..	30,810
Le Nouveau-Brunswick a un député pour..	37,068
La Nouvelle-Ecosse a un député pour..	27,352
L'île du Prince-Edouard a un député pour..	23,432
Moyenne..	29,376

On voit par là qu'un député des provinces de l'Ouest représente plus de 20,000 habitants de plus qu'un député des provinces de l'Est, et je demande à l'honorable premier ministre de remédier à cette inégalité avant d'entreprendre de faire adopter un projet de défense navale. Il a déclaré lui-même que cette question doit être discutée en dehors de tout esprit de parti et que la politique que nous adopterons à cet égard doit avoir l'approbation, non seulement de la Chambre, mais du pays en général.

L'honorable premier ministre doit être convaincu que sa proposition n'est pas unanimement acceptée par la Chambre. Je me suis laissé dire par ceux qui en ont fait le calcul, que le nombre des électeurs qui ont voté en faveur des députés favorables à la proposition ministérielle, est à peu près égale à celui des électeurs qui ont voté pour les députés hostiles à cette proposition. Dans ces conditions, je demande à l'honorable premier ministre de ne pas insister sur l'adoption de sa proposition, avant de nous avoir donné un remaniement des collèges électoraux. Il y est tenu par la constitution; l'article 51 de l'acte

de l'Amérique britannique du Nord dit qu'une nouvelle délimitation des circonscriptions doit avoir lieu après chaque recensement. Or, un recensement a été fait; il démontre que l'Ouest n'a que la moitié de la représentation à laquelle il a droit et je maintiens qu'il est injuste de faire adopter une proposition qui donne une nouvelle orientation à la politique canadienne, quand cette proposition est combattue par plus de la moitié de la population. Je demande à l'honorable premier ministre de tenir la promesse qu'il nous a faite dans l'Ouest, il y a deux ans, quand il disait que s'il était appelé au pouvoir, un de ses premiers actes serait d'ordonner un remaniement de la carte électorale.

M. BORDEN: Quand l'honorable député prétend-il que j'ai fait cette promesse?

M. TURRIFF: On m'a rapporté, monsieur l'Orateur ... (Rires.) Mes honorables amis rient peut-être trop tôt. Plusieurs de mes commettants qui ont eu le plaisir d'entendre l'honorable premier ministre à Estevan et Weyburn—deux villes de ma circonscription—m'ont rapporté qu'il avait déclaré que s'il était porté au pouvoir sur la question de la réciprocité, un de ses premiers actes serait d'ordonner un remaniement de la carte électorale et de donner à l'Ouest la représentation à laquelle il a droit. D'ailleurs, l'honorable premier ministre a dit la même chose un peu partout, au cours de sa tournée dans l'Ouest.

M. BORDEN: Je demande bien pardon à mon honorable ami, mais je ne me rappelle aucunement avoir fait une semblable déclaration et je suis intimement convaincu que je ne l'ai jamais faite.

M. TURRIFF: Permettez-moi de rapporter ce qu'un ami intime du premier ministre, M. Castell Hopkins, écrivait dans la "Canadian Annual Review". Parlant du discours du premier ministre à l'assemblée de Melville, M. Hopkins écrit:

La réciprocité, disait-il, ne doit pas être modifiée par une Chambre qui n'a pas été élu sur cette question. Si le referendum est une bonne chose, il espère que les cultivateurs appuieront les conservateurs qui demandent une élection. En parlant ainsi, il ne faisait que répéter une déclaration souvent faite au cours de sa visite dans l'Ouest, à l'effet que la question de réciprocité devait être remise à plus tard, et qu'une juste représentation devait être accordée à l'Ouest avant une nouvelle élection générale.

M. BORDEN: Cela ne semble guère corroborer la prétention de l'honorable député.

M. TURRIFF: Je ne me trouvais malheureusement pas dans cette partie du pays quand l'honorable premier ministre a tenu des assemblées dans ma circonscription. mais on m'a rapporté qu'il avait promis, s'il était porté au pouvoir, qu'un de ses premiers actes serait de donner à l'Ouest la représentation à laquelle il a droit. Ce n'est pas la première promesse qu'il a faite et qu'il a oubliée. Il en a fait beaucoup d'autres qu'il a aussi oubliées, si l'on en juge par le peu d'empressement qu'il met à les remplir, mais comme elles n'ont aucun rapport avec la question navale, je m'abstiens d'en parler pour le moment.

Si les provinces de l'Ouest avaient ici le nombre de représentants qu'on accorde à celles de l'Est, au lieu de trente-cinq, nous compterions cinquante-neuf députés. Je demande à mon très honorable ami de me dire s'il est juste et équitable de presser l'adoption d'une mesure qui inaugure une nouvelle orientation politique pour notre pays, alors qu'en réalité la moitié de ce vaste territoire n'est pas représentée dans les conseils de la nation. J'en appelle au sens de justice et d'équité de mon très honorable ami et je vais terminer mes observations par la motion suivante:

Le Chambre, considérant que la Constitution impose au Gouvernement, d'après les termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, l'obligation de déposer immédiatement un projet de loi ayant en vue le remaniement de la représentation des provinces à la Chambre des communes basé sur le chiffre de la population desdites provinces conformément au recensement de 1911, décide qu'elle suspend la discussion du projet de loi jusqu'à ce que le remaniement ait eu lieu et que le peuple ait été dûment consulté quant audit projet de loi.

Je mets cette proposition devant la Chambre dans la conviction qu'elle est juste et raisonnable. En insistant sur la représentation que l'Ouest devrait avoir, je n'ai pas parlé du nombre considérable de personnes qui sont venues s'établir dans cette partie du pays depuis le dernier dénombrement de la population du Canada. Je ne prétends pas que nous devions tenir compte de ces nouveaux venus et réclamer qu'ils soient représentés ici, mais j'aimerais faire observer que l'année dernière —si nous en croyons les états fournis par le département de l'Immigration—tous les vingt-un jours de chaque mois de l'été ont vu arriver dans les quatre provinces de l'Ouest un nombre d'immigrants tel qu'elles estiment avoir le droit de réclamer qu'on leur permette d'élire un autre représentant à ce Parlement. Loin de nous l'idée de baser notre réclamation sur ces données, mais il faut bien admettre qu'elles démontrent, jusqu'à l'évidence, qu'on devrait nous accorder la représentation que le recensement de 1911 nous donne le droit d'avoir.

Alors même que mon très honorable ami ne ferait pas adopter au cours de cette session un projet de loi modifiant la carte électorale du pays, mais qu'il attendrait la prochaine session pour le faire,—ainsi qu'il l'a laissé entendre—nous ne serions pas plus avancés. Notre Constitution ne décrète pas l'immuabilité des gouvernements. En 1873, sir John A. Macdonald,

lorsqu'il ouvrait la session, s'attendait à tenir entre ses mains les rênes du pouvoir jusqu'à l'expiration de la législature d'alors; mais les événements ont déjoué son espoir et ses calculs. Il y a deux ans, celui qui dérige aujourd'hui la Chambre s'attendant, lorsque la session fut ouverte, à demeurer au timon des affaires jusqu'à l'expiration de ses pouvoirs; ici encore le fait espéré ne s'est pas produit. Le très honorable premier ministre pourrait dès les premiers jours de la prochaine session déposer un projet de loi se rapportant à la répartition des sièges électoraux: cependant, d'ici là, il pourrait se produire quelque chose qui empêchât l'adoption de cette mesure; dans ce dernier cas, il serait forcé d'en appeler aux électeurs du pays. Quel serait le résultat des prochaines élections? La Chambre élue en 1914 aurait le droit de vivre cinq ans, c'est-à-dire jusqu'à 1919—et les provinces de la Colombie-Anglaise et du Manitoba y compteraient le nombre de représentants que leur donne le dénombrement de 1901; celles de l'Alberta et de la Saskatchewan celui que leur donne le recensement fait en ces provinces en 1906, et pendant ces dix années de 1911 à 1921 on priverait ces deux provinces de la représentation—à laquelle elles ont droit—à cette Chambre.

Etant donné tous ces faits, je demanderai au très honorable premier ministre—d'après les termes mêmes de la proposition que j'ai soumise—de ne pas insister sur l'adoption de ce projet de loi, mais de nous présenter plutôt celui qui se rapporte au remaniement des divisions électorales du pays. Nous l'aiderons à le faire adopter. Lorsque ce dernier projet de loi aura été adopté, qu'il fasse des élections et il constatera si le peuple du Canada approuve ou condamne sa politique.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est): J'ai assisté cet après-midi à un spectacle qui m'a rappelé le vieil axiome qui dit que les arguments invoqués par l'une ou l'autre des parties en litige qui refusent toutes deux de se laisser convaincre, et cela, sans espoir d'en arriver à tomber d'accord, sont le résultat de deux alternatives: soit d'une différence quant aux faits, soit d'une différence dans le point de vue auquel on se place pour envisager ces derniers. Je dois reconnaître que ce principe s'applique dans le cas de la discussion qui se poursuit maintenant, si je tiens compte de l'avancé fait par le très honorable chef de la gauche (sir Wilfrid Laurier) lorsqu'il a dit qu'en débattant cette question il ne mettrait pas en doute l'attachement et la fidélité à l'empire du très honorable premier ministre du Canada.

Inutile de nous préoccuper par trop du point de vue auquel il faut envisager cette question. Il vaut mieux prendre pour acquis que chacun des membres de cette Chambre désire sincèrement contribuer à ce que le Canada accomplisse tout ce qu'il lui est permis de faire en vue du bien général du Canada et de la mère patrie également. Je n'aurais pas cru qu'il fût nécessaire de lire par trop du mémoire de l'amirauté, n'eussent été certaines observations qu'ont faites quelques-uns des orateurs qui m'ont précédé et au nombre desquels figure mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff), et qui m'ont convaincu que, non seulement ils n'avaient pas lu le mémoire de l'amirauté, mais encore qu'ils ne s'étaient pas même donné le mal de prendre connaissance eux-mêmes du texte de ce projet de loi que l'honorable député veut modifier maintenant. A maintes et maintes reprises j'ai entendu l'honorable député dénoncer le très honorable chef du Gouvernement pour sa proposition de donner une contribution à la mère patrie. Nous avons entendu une tirade contre la mère patrie à propos de sa richesse; protestations encore contre ceux qui oseraient dire que cette contribution de $35,000,000 était inutile et, cependant, si je jette un coup d'œil sur ce projet de loi dont je tiens maintenant une copie à la main, je dois avouer qu'il m'est impossible d'y trouver un mot qui me donne raison de croire que nous accordons une subvention de $35,000,000 à la Grande-Bretagne. Ce que voulait l'honorable député, c'était la création d'une marine de guerre canadienne. Au cours de ses observations, chaque fois qu'il a discuté tant soit peu cette question devant la Chambre, ce fut pour signaler à la députation le fait que nous désirions la création d'une marine de guerre canadienne et, cependant, il avait devant lui un projet de loi ayant pour but la création d'une marine de guerre canadienne qu'à l'occasion, il est vrai, nous prêterions à la mère patrie.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. NORTHRUP: Il importe donc de savoir s'il est sage ou non de prendre cette attitude dans les circonstances qui se développent présentement. Voyons ce que dit l'amirauté. Certes, les honorables membres de cette Chambre ne peuvent trouver à redire si, lorsque cette question a été soulevée et que chacun d'entre nous désire accomplir ce qui est juste et droit, nous exigeons nous renseigner auprès d'experts en la matière; j'irai jusqu'à dire qu'il se trouve en cette enceinte peu de représentants du peuple qui osent prétendre qu'ils possèdent une expérience plus complète et plus variée que ne l'est celle des lords de l'amirauté et qui soient, en conséquence, plus en état de décider ce qu'il est mieux d'arrêter en vue des fins que l'amirauté se propose d'atteindre que ceux-là mêmes qui font partie de ce corps important. Qu'on me permette de lire quelques extraits de ce mémoire qui est intitulé: "Du secrétaire d'Etat pour les colonies à Son Altesse

Royale, le Gouverneur général lui transmettant le mémoire préparé par l'amirauté sur la situation navale générale et communiqué au Gouvernement du Canada par le gouvernement de Sa Majesté, novembre 1912." Donc, s'il existe sous le soleil un document qui fait autorité et auquel nous deverions nous référer pour connaître les faits dont nous avons besoin pour nous mette en état de nous former une opinion intelligente sur cette question, c'est bien ce document. On y lit d'abord ce qui suit:

1. Le premier ministre du Canada a demandé au gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise de l'amirauté, de préparer un exposé des besoins présents et prochains de la défense navale de l'empire pour être présenté au Parlement du Canada si les ministres canadiens le jugent à propos.

L'amirauté se rend parfaitement compte de quel important secours matériel, et encore plus moral, le Canada peut lui être dans ses efforts pour maintenir la supériorité de la marine anglaise sur les hautes mers; mais elle juge nécessaire de se défendre du reproche de vouloir exercer, même de la manière la plus indirecte, une pression sur l'opinion publique au Canada, ou le chercher à influencer le parlement canadien dans une question qui clairement ne regarde que le Canada.

Donc la question ayant été posée et l'amirauté ayant dit: Nous comprenons qu'il s'agit de connaître ce qui est nécessaire à la défense de l'empire, nous n'exerçons aucune pression sur le Canada, nous contentant simplement de lui exposer ces faits:

Afin de se rendre compte si l'empire britannique est dans les conditions voulues pour maintenir cette supériorité maritime, qui est l'indispensable condition de sa sécurité, il y a lieu évidemment de faire de temps à autre le rapprochement de ces conditions avec celles que présentent les grandes puissances...

Et que la Chambre se garde bien d'oublier que c'est ici la clef de la situation:

...et pareil rapprochement ne présuppose aucun mauvais dessein, aucune aigreur, à l'égard de quelque autre puissance ou groupe de puissances. A ce point de vue les progrès de la flotte allemande depuis quinze ans forment le caractère le plus saillant de la situation navale à l'heure actuelle. Ces progrès ont été autorisés par cinq lois successives, à savoir: les lois de la flotte de 1898, 1900, 1906, 1908 et 1912. Ces lois couvrent une période qui se termine en 1920.

Tandis que, en 1898, la flotte allemande comprenait:

9 cuirassés d'escadre (à l'exclusion des navires de la flotte de défense des côtes.
3 grands croiseurs,
28 petits croiseurs,
113 torpilleurs et
25.000 hommes

maintenus moyennant une dépense annuelle de 6 millions de livres, la flotte complète de 1920 comprendra:

41 cuirassés d'escadre.
20 croiseurs,
40 petits croiseurs,
144 torpilleurs,
72 sous-marins, et
101,500 hommes,

dont l'entretien annuel est estimé à 23 millions de livres.

Le mémoire ajoute:

L'effet de la nouvelle loi de la marine allemande est de développer dans une remarquable mesure la force et la facilité de mobilisation de cette marine. Le nombre des cuirassés d'escadre et des croiseurs cuirassés tenus constamment prêts et en plein armement est porté par la loi de 21, chiffre actuel, à 33, augmentation de 12, soit de 57 p. 100.

Plus loin encore à la page 8:

Il est devenu nécessaire dans les derniers dix ans de concentrer la flotte pour la plus grande partie dans les eaux de la Grande-Bretagne. En 1902, 160 navires anglais stationnaient dans des mers lointaines, contre 76 aujourd'hui.

Enfin:

Quelque décision que prenne le Canada dans la présente occurrence, la Grande-Bretagne ne manquera, dans aucune circonstance, à son devoir envers ses possessions d'outre-mer.

. . . . . .

L'amirauté est sûre que le gouvernement de Sa Majesté n'hésitera point à demander à la chambre des communes les fonds que les circonstances de chaque année peuvent requérir. Mais l'aide que le Canada pourrait donner à l'heure actuelle ne doit pas se borner à de l'argent ou à des vaisseaux. Tout acte du Canada tendant à accroître la force et l'activité de la marine impériale et à augmenter par là notre sécurité commune, serait partout reconnu comme un indice très significatif de la solidité de l'empire et de l'intention, à nouveau exprimée, des colonies autonomes de prendre part au maintien de son intégrité.

Etant donné tout cela, l'amirauté ajoute:

Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme, une aide immédiate de sa part serait le plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cet aide prévoie la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Monsieur l'Orateur, voici les faits tels que je les conçois : le Gouvernement se présente devant la Chambre et, déposant ce mémoire sur le bureau, il dit: Nous avons fait un effort sincère pour mettre à exécution les désirs de l'amirauté, et dans ce but, nous demandons au peuple canadien de donner $35,000,000 qui devront être employés à la construction de trois dreadnoughts qui seront la propriété du peuple canadien, mais qui seront transmis aux autorités impériales, pour servir aux fins de l'amirauté, et qui pourront être rappelés en tout temps si le peuple canadien décide de les rappeler. Quelle que soit l'opinion que l'on ait sur la sagesse de la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement, que cette ligne de conduite soit ou non judicieuse, qu'elle soit sage ou insensée, nous devons tous admettre que le programme du

cabinet actuel a pour but de faire ce que les ministres de Sa Majesté dans la mère patrie leur a demandé de faire.

Il semble y avoir parmi les membres de cette Chambre une si extraordinaire différence d'opinions sur la question de fait, que j'oserai rappeler à la mémoire de l'honorable député quelques incidents au sujet desquels je crois que nous serons tous d'accord sur la question de fait. En premier lieu, j'oserai affirmer que, peu importe ce que nous pourrons dire ou faire, il n'en est pas moins vrai que la guerre existe et a existé depuis un an entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Le fait est que la guerre existe et n'a cessé d'exister depuis l'adoption de la loi allemande de 1912. Nous pouvons avoir deux espèces de guerre—la guerre physique et la guerre diplomatique.

Quelle que soit l'opinoin que l'on puisse avoir sur la politique fiscale du libre-échange, il est absolument certain que lorsque vous en arrivez à la question de la guerre diplomatique, l'absence d'un tarif protecteur, l'absence de la possibilité de conclure avec les autres nations des arrangements en vertu desquels l'on puisse se procurer des avantages, en accordant des concessions en retour, entrave énormément la mère patrie dans son action diplomatique.

A propos de la geurre physique, bien que nous puissions approuver la règle établie et mise en pratique par la mère patrie, suivant laquelle il ne doit pas y avoir de conscription, et bien que nous ne voulions pas de conscription en ce pays, cependant, quand vient l'heure du combat, les pays qui tolèrent la conscription sont bien mieux préparés que les autres. La mère patrie est donc entravée non seulement par son programme fiscal, mais par le fait que la conscription, qu'elle soit judicieuse ou non, n'existe pas dans ses domaines. A l'heure qu'il est nous constatons que les 176 navires d'il y a dix ans sont réduits à soixante. Quel en est le résultat pratique dans la Méditerranée où la guerre bat son plein? Nous voyons la France, l'Italie, l'Espagne, trois nations dont chacune a acquis partie d'un empire sur les rives sud-ouest de la Méditerranée, et pour acquérir partie d'un empire sur les rives de la Méditerranée, il faut nécessairement que ces nations soient en bons termes avec la puissance qui commande dans la mer Méditerranée. Il y a quelques années notre drapeau flottait en maître sur la Méditerranée. Je me rappelle qu'un jour en arrivant par mer à Gilbratar, j'avais le cœur rempli d'orgueil en contemplant la magnifique flotte qui se trouvait là pour défendre notre commerce. Aujourd'hui, cette flotte a été virtuellement retirée de la Méditerranée.

L'Italie et l'Autriche construisent des navires, tandis qu'au contraire l'Angleterre retire ses navires, et j'aimerais à demander à tout honorable député si, à la dernière conférence tenue à Londres en vue de s'efforcer de règler les affaires relatives à cette guerre importante qui a sévi dernièrement, la puissance, la force et l'influence de la Grande-Bretagne étant plus grande ou moindre, grâce au fait que sa flotte avait été retirée de la Méditerranée. Si elle commande la Méditerranée, alors les puissances qui ont des possessions d'outre-mer en Afrique sont obligées d'être en bons termes avec elles. Non seulement sur la Méditerranée, mais en ce qui concerne les questions diplomatiques qui surgissent en Europe, la France, l'Espagne, l'Autriche et l'Italie doivent, toutes, rester en bons termes avec la puissance qui commande la Méditerranée, et si elles ne peuvent se permettre une querelle avec cette puissance, le simple retrait de ces navires de la Méditerranée a déjà affecté la mère patrie.

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

Reprise de la séance.

M. NORTHRUP: Lorsque vous avez quitté le fauteuil à six heures, monsieur l'Orateur, j'attirais l'attention de la Chambre sur la situation réelle de la marine britannique au moment actuel. J'ai fait remarquer que, il y a quelques années, cette marine était suprême dans la Méditerranée, elle n'existait presque plus et que, dans très peu de temps, avec les nouveaux navires que l'on est à construire en Italie et en Autriche, la puissance navale britannique dans la Méditerranée serait une chose du passé. J'ai démontré que la France, l'Espagne et l'Italie ont, toutes, ajouté à leur empire sur la rive sud-ouest de la Méditerranée, et que si, en conséquence, nous sommes, dans une grande mesure sous la dépendance de la puissance qui a la suprématie dans la Méditerranée, et si la Grande-Bretagne possède cette suprématie à l'avenir comme elle l'a possédée dans le passé, mais comme elle ne la possède pas au moment actuel, quels que soient les difficultés qui puissent surgir sur le continent européen, la France, l'Espagne et l'Italie auraient tout intérêt à se tenir en bons termes avec la Grande-Bretagne, de crainte qu'elle ne pût nuire à leurs propres possessions partagées en deux par la Méditerranée. J'aurais pu, en outre, démontrer qu'au moment actuel une partie considérable, virtuellement près de la moitié du blé étranger expédié dans la Grande-Bretagne passe par la Méditerranée, £32,000,000 valant de blé, allant par cette route, et £35,000,000 valant par toutes les autres routes. En conséquence, il est très important que la Grande-Bretagne ait la haute main sur la route par laquelle passe la moitié de sa subsistance.

C'est un fait bien connu que l'Allemagne construit un chemin de fer en Asie Mineure, le chemin de fer de Bagdad, qui, avant longtemps, atteindra le golfe Persique, et il est presque certain que, lorsqu'il atteindra le golfe Persique, il sera prolongé jusqu'à l'Inde. Il suffit de considérer un seul instant la situation de la Grande-Bretagne aux Indes, avec 200,000,0000 d'habitants ayant pour unique route le canal de Suez, pour se rendre compte de la nécessité de conserver la suprématie dans la Méditerranée. Examinons quelle sera la situation de la Grande-Bretagne dans quelques années, si sa suprématie dans la Méditerranée lui échappe et si le chemin de fer de l'Allemagne est complété. Il ne faut pas oublier l'influence que l'Allemagne a exercée à Constantinople, et le chemin de fer est administré, commandité et entièrement dirigé par les Allemands. Alors, nous devons nous rappeler que l'Angleterre a de grandes responsabilités en Egypte. Tous ceux qui connaissent ce pays doivent admettre qu'il s'agit tout simplement de maintenir la puissance britannique à l'aide de la marine britannique, des troupes britanniques et des troupes indigènes sans lesquelles sa suprématie ne saurait être maintenue un seul instant. Le nom de lord Kitchener est en lui-même le rampart de la suprématie de la Grande-Bretagne qui a été reconnue depuis de longues années, dirigeant le commerce et permettant aux gens pauvres de vivre dans des conditions meilleures que celles qui existaient auparavant. Ceux qui sont allés dans ce pays et ont entendu, comme je les ai entendus, les Egyptiens dire jusqu'à quel point leurs vies et leurs propriétés, qui auparavant ne valaient pas la peine d'être achetés pour un seul instant, sont maintenant sauvegardées, ne croiraient guère qu'au même instant ces mêmes hommes répandent leur malédictions sur les chiens d'infidèles qui les gouvernent. Non, monsieur l'Orateur, il suffit de songer à l'Egypte pour comprendre dans quelle situation périlleuse la Grande-Bretagne se trouverait si elle perdait sa suprématie dans la Méditerranée. Comment pourra-t-on alors transporter en toute sûreté les marchandises entre les Indes et la Grande-Bretagne par mer et par le canal de Suez à travers la Méditerranée et la mer Rouge? Et, outre les autres difficultés, nous savons tous que si l'on arrêtait pendant quelques mois l'approvisionnement de coton venant de l'Inde, la disette parmi les employés de fabriques de coton en Angleterre serait terrible.

Examinons la question sous un autre aspect. En l'examinant franchement et bien en face, voyons qui commande la route maritime entre la Grande-Bretagne et l'Inde. Heureusement que la France est une alliée de la Grande-Bretagne, mais la France commande la route qui conduit au canal de Suez et à l'autre bout du canal la route conduisant aux Indes est commandée par le Japon. Par bonheur, le Japon est aussi un alliée de la Grande-Bretagne, mais il est indubitable que la marine japonaise commande cette route.

Prenez ensuite la route de la Grande-Bretagne à l'Australie. Qui commande cette route? La France à l'une de ses extrémités, le Japon à l'autre; il n'y a pas le moindre doute à ce sujet. Et si, par malheur, l'alliance entre la Grande-Bretagne et le Japon était rompue demain, et si les Japonais entreprenaient d'attaquer l'Australie comme ils ont attaqué la Russie, il y a à peine quelques années, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'être prophète, ni fils de prophète pour prédire quel serait le sort de l'Australie. Qui commande actuellement la route entre la Grande-Bretagne et le Canada? D'un côté, la France, dans l'Atlantique jusqu'au canal de Suez, et à l'autre bout, les flottes japonaises et américaines. De sorte que la Grande-Bretagne qui, il y a quelques années, était indubitablement la maîtresse de la mer, ne commande plus aujourd'hui les routes et ne possède plus l'influence qu'elle possédait il y a quelques années, parce que, bien que sa marine soit de beaucoup supérieure à celle de toute autre puissance, ses grands navires de combat, pour une raison ou pour une autre, sont massés dans la mer du Nord et ses navires ont été retirés de la Méditerranée. Parlant en mon propre nom, je dirai que si l'on avait besoin de plus que trois dreadnoughts, bien qu'il soit entendu que trois seront suffisants, je dirais que nous sommes prêts à en donner davantage. Je préférerais cela, mais à prendre les choses telles qu'elles sont, si trois de ces machines de combat les plus formidables qui soient au monde sont ajoutées à la flotte de la mer du Nord, il est facile d'y voir deux avantages: d'abord, l'avantage matériel, puis l'avantage moral, sur lequel le mémoire de l'amirauté a tant insisté.

Mais supposons que nous ayons une division navale sur l'Atlantique et une autre unité sur le Pacifique, avec un dreadnought dans chacune et deux ou trois navires plus petits, croisseurs et sous-marins, je voudrais demander à tous les honorables membres de cette Chambre, après avoir franchement étudié la question, de quelle manière ces deux dreadnoughts affecteraient la suprématie, disons sur la Méditerranée. J'ai parlé d'un grand nombre de difficultés sérieuses qui, dans l'ordre des choses possibles, pourraient s'offrir à l'empire dans cette région. De quelle manière ces deux escadres pourraient-elles affecter la position de la Grande-Bretagne dans la Méditerranée? Puis j'ai parlé de sa position au sujet de

l'Inde. Quelqu'un me dira-t-il en quoi ces deux escadres pourraient affecter cette position. Prenez sa position en ce qui concerne sa suprématie sur les routes qui conduisent à l'Australie. De quelle manière possible ces escadres pourraient-elles affecter ces routes? En examinant la question franchement, en essayant de la considérer sans partialité en faveur de l'un ou de l'autre projet, en cherchant à voir ce qui servirait mieux les intérêts de l'empire et en laissant de côté les préjugés de partis politiques, il m'est impossible de voir comment vous allez augmenter les forces de l'empire ou aider à la mère patrie.

J'ai été très frappé de quelques paroles de M. Winston Churchill dans un discours qu'il a prononcé dernièrement, paroles qui donnent une idée si nette de la situation de la Grande-Bretagne que je me permettrai de les rappeler à la Chambre. Dans un banquet à Glasgow, le 9 février, il a tenu ce langage:

> Toutes les destinées de notre race et de l'empire, tous les trésors accumulés pendant tant de siècles d'exploits et de sacrifices, seraient ruinés et complètement anéantis si notre prépondérance maritime était amoindrie.

N'est-ce pas vrai? En déposant le budget de la marine, le 18 mars dernier, il disait:

> Lorsque nous considérons nos forces navales, nous ne pensons pas à notre commerce, mais à notre liberté. Nous ne pensons pas à notre commerce, mais à nos vies. Rien, il va sans dire, ne peut nous mettre complètement à l'abri des coalitions qu'il est possible d'imaginer. Nous avons tenu tête à maintes et maintes reprises à des coalitions dans le passé, parfois dans des conditions très inégales, mais nous ne devons jamais administrer nos affaires de manière que la flotte d'une seule puissance puisse à aucun moment—même au moment qui nous serait le plus défavorable—s'attaquer à nous avec des chances raisonnables de succès. Si c'est là de l'arrogance insulaire, c'est aussi la première condition de notre existence.

Celui qui a pris la parole cet après-midi a consacré beaucoup de temps à signaler les prétendus contradictions du chef du Gouvernement. Je n'ai pu m'empêcher de penser à Néron qui jouait du violon pendant l'incendie de Rome, lorsque, dans une circonstance comme celle-ci, l'honorable chef de l'opposition déclare franchement et ouvertement qu'il y a quelque chose, soit des circonstances critiques, soit une crise ou un péril, peu m'importe le nom; mais il doit y avoir quelque chose, car le chef de l'opposition et ses partisans consentent à doubler le crédit qu'ils étaient prêts à ouvrir il y a quelques années et ils consentent, je le dis en justice pour lui et pour la gauche, à dépenser une somme beaucoup plus forte que celle que le Gouvernement demande, ce qui ne les empêche pas de dénoncer ce qu'ils appellent l'inconséquence et la versatilité du parti conservateur. Je félicite le chef de l'opposition et le pays de ce que la gauche veut bien dépenser environ $45,000,000, et d'autres millions de plus pour parer aux meilleurs moyens de faire face au danger. Cela démontre que, quelle que soit la décision à laquelle nous arrivions, il n'y aura pas de mesquinerie, mais une divergence d'opinions relativement à ce qu'il faut faire.

S'il en est ainsi, il doit y avoir un moyen de tomber d'accord et, avant de terminer, je me permettrai d'émettre l'idée d'un compromis qui ne portera pas atteinte à l'honneur de l'un ni de l'autre des partis et ne les dicréditera aucunement aux yeux du public.

J'ai parlé de la situation actuelle; permettez-moi d'ajouter un mot afin d'en démontrer la cause. Lorsque l'honorable député qui a pris la parole cet après-midi a signalé les prétendues contradictions du chef du Gouvernement, je n'ai pu m'empêcher de croire qu'il n'aurait pas ainsi abusé des instants de la Chambre, s'il avait su que la situation s'est entièrement modifiée depuis ce temps-là. En ce qui concerne ce pays et la Grande-Bretagne, quelqu'un aurait pu vouloir faire n'importe quoi en 1909 et en 1910 et avoir absolument raison. S'il prêchait la même ligne de conduite aujourd'hui, il pourrait passer pour insensé aux yeux du pays et de l'univers, simplement parce que la situation s'est modifiée. Ainsi que le démontre le mémoire de l'amirauté que j'ai lu cet après-midi, il y a quelques années la flotte allemande ne comptait presque pas, c'était une des plus faibles parmi les flottes des grandes puissances; aujourd'hui, c'est la plus grande flotte de l'univers, sauf une, et en 1920 ce sera une flotte beaucoup plus considérable que l'est aujourd'hui la flotte anglaise.

En examinant les chiffres relatifs aux navires de ces deux nations, nous ne devons pas oublier que rien n'est si trompeur que des chiffres. Nous lisons que la flotte anglaise compte tant de navires et que la flotte allemande en compte tant. Personne n'ignore d'une manière générale que ces navires se démodent, mais nous oublions que les navires anglais se démodent beaucoup plus rapidement que les navires allemands, parce qu'ils sont beaucoup plus nombreux. Par conséquent, plus de navires anglais que de navires allemands doivent être mis aux rebuts dans le même espace de temps. L'adoption de la loi navale allemande en 1912 n'a été que le couronnement d'une suite de lois, des lois de 1898, de 1900, de 1906 et de 1912. Chacune décrétait une augmentation de la flotte allemande. Ainsi que M. Asquith l'a franchement fait observer dans la chambre des communes d'Angleterre, la Grande-Bretagne, en vue d'économiser pour pouvoir payer les pensions à la vieillesse, s'est abstenue pendant quelque temps de construire des navires aussi rapidement qu'autrefois, et l'Allemagne

s'est rattrappée. Cela même n'était pas d'une importance formidable jusqu'à l'adoption de la loi navale allemande qui décrétait non seulement une forte augmentation de la dépense, mais l'entretien pendant douze mois de l'année, jour et nuit, de la majeure partie de la flotte allemande en état de livrer un combat.

Cet après-midi, l'honorable député a cru qu'il serait très facile, en cas de guerre, si nous avions une escadre sur l'Atlantique et une autre sur le Pacifique, d'aller au secours de la Grande-Bretagne. Il semblait croire que le Kaiser enverrait une dépêche six à sept jours avant de déclarer la guerre pour nous apprendre où et quand il engagerait les hostilités. Il oublie que ce n'est pas ainsi que l'Allemagne déclare la guerre. L'histoire nous apprend que l'Allemagne se prépare à frapper, qu'elle frappe d'abord et qu'elle s'explique ensuite. A l'heure qu'il est, la situation des flottes allemandes et anglaises est telle que, pendant une grande partie de l'année, on permet aux matelots de descendre à terre, les navires ne sont pas en armement et les hommes d'équipage passent d'un navire à l'autre. Or, un article de la loi navale allemande prescrit que les trois quarts de la flotte devront être prêts pour le combat en tout temps, et cette flotte se trouve à quelques centaines de milles de l'Angleterre et prête à ouvrir les hostilités. Cela suffit à prouver qu'il y a une grande différence entre la situation qui règne en 1913 et l'état de choses qui existait en 1910. Ce que je dirai maintenant est étrange et je n'en parle que parce que cela provoque des commentaires de la part de plusieurs auteurs en Angleterre, qui veulent établir qu'il est important de faire quelque chose. L'Allemagne a sur la Baltique et dans la mer du Nord neuf bassins de radoub pour ses dreadnoughts; la Grande-Bretagne en a un qui est en bonne voie d'achèvement, de sorte qu'elle n'en a pas, pour bien dire.

N'est-il pas frappant que le budget de la marine anglaise de l'an dernier s'élève à environ $100,000,000 de plus qu'il y a dix ans, surtout en ce moment où le gouvernement de la Grande-Bretagne assume tant d'obligations nouvelles, tente de faire tant de choses pour la classe pauvre et contribue tant à soulager la misère dont elle souffre, et où la Grande-Bretagne a tant besoin de ses fonds, ainsi que je le disais tantôt, qu'elle a diminué le nombre des dreadnoughts construits depuis quelques années. En cette année de grâce 1913, le budget s'est élevé à près de 45,000,000 de livres sterling, soit environ $240,000,000.

J'ose croire que si les membres de la Chambre tenaient compte de ces faits saillants, ils en viendraient à la conclusion qu'il est vraiment temps de faire quelque chose. Je le demande encore une fois: qu'y a-t-il de mieux à faire? La gauche est

d'un avis bien différent du nôtre, parce que nous ne nous entendons pas sur les faits. Je voudrais que la Chambre m'écoutât quelques instants pendant que j'énumérerai ce qui me paraît des vérités dont les membres de la droite ne se rendent généralement pas compte. On a dit et répété au cours du débat, presque tous les journaux hostiles au Gouvernement publient que la Grande-Bretagne est une nation riche; et l'on déclare qu'elle a placé des millions dans tout l'univers et que, par conséquent, elle n'a pas besoin du don de quelques dreadnoughts. En supposant que MM. Rockfeller et Carnegie et les vingt-trois personnes qui, au dire de la presse canadienne, ont la haute main sur les ressources financières du Canada, iraient au Groenland, aurions-nous raison d'en conclure que le Groenland est un pays riche? Vingt-cinq richards peuvent améliorer la situation financière d'un pays—d'aucuns croient le contraire—mais cela ferait-il du Groenland un pays riche? De fait, l'Angleterre est-elle un pays riche de nos jours? Il est parfaitement vrai que les Anglais ont prêté des milliards et que les riches Anglais possèdent d'immenses fortunes. Si on pouvait faire porter à ces riches Anglais le fardeau de ces dépenses, personne n'aurait beaucoup à se plaindre. Ainsi, l'Angleterre a une superficie de 77,000,000 d'acres et 1,700 personnes possèdent plus de 14,000,000 d'acres. Il y a 7,000,000 d'hommes dont le salaire hebdomadaire varie de 9.3 schillings à 27 schillings. Voici un tabbleau:

Industrie textile, 482,000 ouvriers, 23s. 1d. par semaine.
Industrie de la confection, 114,000 ouvriers, 23s. 3d.
Bâtiment et bois, 1,200,000 ouvriers, 32s.
Industrie métallurgique, 1,100,000 ouvriers, 33s. 11d.
Services d'utilité publique—usines à gaz, etc., 2,684,000 ouvriers, 28s. 1d.
Ouvriers de chemin de fer, 621,341 ouvriers, 25s.
Ouvriers agricoles (toutes les allocations comprises), de 9s. 3d. à 20s. 9d.

Ce sont ces gens-là, il me semble, qui doivent supporter le fardeau de ces dépenses. Si le budget de la marine s'élève à $100,000,000 en dix ans et dépasse cette année $240,000,000, les 1,700 propriétaires fonciers en question n'auront guère à souffrir; mais pour celui qui gagne 25 shillings par semaine, le paiement d'un seul denier est un lourd fardeau. De plus, si l'on considère que des ouvriers sont sans travail pendant dix, vingt ou trente pour cent du temps, ce doit être un impôt considérable que celui qui rapporte cette forte somme de $240,000,000. Sachant que quelque libérales que soient les lois douanières de la Grande-Bretagne, ce pays prélève environ $360,000,000 sur ce que le peuple mange, boit ou fume,

libre-échange ou non, nous n'ignorons pas que c'est le peuple qui mange, boit ou fume—les pauvres comme les riches—nous constatons quel fardeau ce lourd impôt doit faire peser sur le commun des gens.

On a beau dire que l'Angleterre est un pays riche. Cependant, sur 45,000,000 d'habitants il y en a 31,000,000 qui ne possèdent pas un pouce de terrain, tandis qu'il y en a des millions qui sont sur le point de crever de faim. En examinant sur qui le fardeau repose, nous ne pouvons pas faire abstraction de ces pauvres gens-là. Bien que la population anglaise ait dans le passé porté ce fardeau et que le ministère actuel déclare qu'elle est prête, au besoin, à le supporter plus longtemps, il me semble que, à titre de nations sœurs devant allégeance au même souverain, et vu nos ressources illimitées, nous devons dire à nos compatriotes anglais:

Vous supportez un fardeau pour le bien commun; si ces dreadnoughts ne sont pas fournis, vous aurez à les fournir parce que l'empire doit avoir la prépondérance sur l'Allemagne ou crouler. Et nous ne devrions pas hésiter à donner trois dreadnoughts ou plus pour maintenir la prépondérance maritime dont dépend le salut de notre empire.

On a répété bien souvent que nous ne devions rien à l'Angleterre, et j'ai toujours été surpris chaque fois que je l'ai entendu affirmer. L'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. McLean) a prononcé l'autre soir un des discours les plus patriotiques qui aient jamais été entendus dans cette Chambre. Il a expliqué son attitude en disant qu'il voulait faire son devoir, et je ne crois pas, monsieur l'Orateur, que l'on puisse invoquer une raison plus élevée. En réfléchissant sur son discours, il m'a semblé que je n'étais peut-être pas moi-même conduit entièrement par le désir de faire mon devoir. Dans le cas actuel, comme dans la plupart des cas, je crois que les actes d'une personne sont influencés par plus d'un facteur; chez l'une ce sera une considération, et chez l'autre une autre. Dans mon propre cas, la loyauté n'est peut-être pas le seul facteur, bien qu'il soit considérable. La gratitude, chez moi, ne suffirait peut-être pas pour me décider à agir d'une façon ou d'une autre, mais elle est un facteur considérable tout autant que le devoir, mais ce n'est pas le seul. Je n'en suis pas bien sûr, mais je crois que chez moi c'est le respect humain qui l'emporte.

On me pardonnera, monsieur l'Orateur, si je consacre quelques instants à répondre à ceux qui prétendent que nous ne devons rien à l'Angleterre. A la suite d'une guerre longue et sanglante, l'Angleterre a obtenu, par le traité d'Utrecht en 1713, Terre-Neuve, la Nouvelle-Ecosse et le Labrador. Terre-Neuve ne fait pas aujourd'hui partie du Canada, mais nous avons la Nouvelle-Ecosse, et nous espérons toujours que Terre-Neuve, cette sentinelle du globe, finira par entrer dans la Confédération, exactement aux mêmes conditions dans lesquelles sont entrés les autres territoires que nous avons acquis. Le traité de 1763 a donné à l'Angleterre le Canada tel qu'il est aujourd'hui.

D'autres traités ont été conclus, que le très honorable chef de l'opposition ne paraît pas bien connaître, le traité d'Ashburton, le traité d'Orégon, et autres traités qui ont eu pour résultat de donner à l'Angleterre le nord du continent américain de l'Atlantique au Pacifique. Et l'Angleterre nous a remis tout cela sans exiger un sou de nous. Nous lui devons certainement quelque chose. Je crois que les ancêtres de mon très honorable ami étaient dans le pays lorsque la cession eut lieu en 1759, et je suis certain que s'ils pouvaient parler aujourd'hui, ils diraient qu'ils ont joui d'une plus grande somme de liberté depuis 1759 que jamais auparavant sous les rois de France.

Nous avons eu aussi nos difficultés dans les autres provinces, mais il ne serait pas juste de notre part, à cause de la liberté entière dont nous jouissons aujourd'hui, de trouver à redire parce qu'il y a cent ans passés, lorsque nous jouissions d'autant de libertés que tout autre nation au monde située comme nous, et même une liberté plus grande, nous ne devons pas critiquer, dis-je, si nous n'avions pas alors la pleine mesure de liberté que nous avons aujourd'hui. Voyons la liberté absolue que possède ce Parlement, et comparons-là à celle d'il y a quelques années seulement. En 1887 a eu lieu la convocation de la première conférence coloniale. Cette année-là l'Angleterre demanda aux colonies d'envoyer chacune un de ses ministres, si la chose pouvait se faire facilement, mais sinon, tout citoyen éminent d'une colonie, de passage à Londres, était invité à se présenter au bureau du secrétaire d'Etat des colonies afin de donner ses vues. Ainsi donc les coloniaux, comme de petits garçons, allaient humblement faire connaître leurs vues au secrétaire d'Etat des colonies. Quel différence entre ce temps-là et la dernière conférence impériale avec le premier ministre d'Angleterre, qui disait au parlement, parlant des nations sœurs, qu'elles différaient seulement de la mère patrie "par la taille et non par le rang".

Tel est le rang que nous occupons aujourd'hui, et si nous possédons ce magnifique héritage, ce pays le plus beau qu'éclaire le soleil, pays riche en pêcheries, en mines, en forêts, en montagnes et en prairies, toutes richesses qui nous ont été données gratuitement par la mère patrie, en même temps que la liberté la plus complète, nous lui devons certainement quelque chose, et nous savons tous que si nous lui demandions aujourd'hui de nous permettre de nous unir, soit aux Etats-Unis,

soit au Japon, ou à tout autre pays, malgré tout le regret qu'elle aurait de nous voir se séparer d'elle, elle ne s'y opposerait pas. Pouvons-nous imaginer liberté plus parfaite que celle que nous laisse la mère patrie?

J'ai mentionné le traité d'Ashburton et le traité d'Orégon, il y a quelques instants, et on me pardonnera d'en dire maintenant quelques mots, parce que le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) a exprimé son mécontentement au sujet de la conduite des diplomates anglais à propos de ces traités. Je ne m'en étonne pas, car bien qu'il soit un érudit, cependant il a eu pendant les quinze ou dix-sept dernières années autre chose à faire qu'à se tenir au courant des faits modernes de l'histoire. Un homme qui gouverne un pays aussi grand et qui se développe aussi rapidement que le Canada a besoin de tout son temps pour remplir les devoirs de cette charge élevée, mais tous ceux qui ont suivi les événements de ces dernières années connaissent la vérité au sujet des traités d'Ashburton et d'Orégon. Si quelqu'un en sent la curiosité, qu'il lise le travail publié par le professeur Ganong, du Nouveau-Brunswick, dans les archives de la Société royale en 1901.

Le professeur Ganong a fait probablement l'étude la plus complète et la meilleure du traité d'Ashburton qui ait jamais été publiée.

Il prouve dans ce travail que bien que l'Angleterre et les Etats-Unis eussent soumis la question des frontières au roi de Hollande, et bien que lord Palmerston, dans l'enceinte du parlement anglais et lord Aberdeen, dans une lettre adressée au public, eussent appelé l'attention sur le fait que le roi de Hollande était tellement redevable à la Grande-Bretagne que le peuple anglais ne devait pas avoir la moindre crainte, et que justice serait rendue, cependant, lorsque le roi de Hollande n'accorda au Canada que 4,100 milles carrés du territoire contesté, les Etats-Unis répudièrent promptement sa décision, et finalement, après de nombreuses années de négociations et de menaces, la guerre fut déclarée. L'état du Maine appela sa milice sous les armes et le congrès des Etats-Unis vota $10,000,000 pour payer les dépenses de la guerre. Des arrestations avaient été faites des deux côtés. Lord Ashburton fut chargé de faire un traité, avec le résultat qu'au lieu de 4,100 milles carrés que le roi de Hollande accordait, décision que les Américains ne voulaient pas accepter, le traité d'Ashburton leur donna 5,000 milles carrés. S'il fut possible alors de douter du succès remporté par lord Ashburton, ce doute a certainement été effacé lorsqu'en 1848 les ingénieurs du Nouveau-Brunswick et de la province de Québec furent chargés de délimiter les frontières entre ces deux provinces. Ces ingénieurs firent rapport qu'ils avaient trouvé une grande zone, plus de 500 milles carrés, qui n'appartenaient ni à l'une ni à l'autre province, et dont le traité d'Ashburton nous donnait la possession. Plus tard on apprit que s'il y avait eu tromperie, c'était plutôt de notre côté, et l'on se garda bien de montrer la carte accrochée au mur de la bibliothèque du roi George, sur laquelle il avait lui-même tracé la ligne rouge. Il n'y a dons pas le moindre doute que nous avons obtenu plusieurs avantages du traité d'Ashburton.

M. NORTHRUP.

Au sujet du traité d'Orégon, nous ne paraissons pas savoir que si nous avons aujourd'hui un Nord-Ouest ou une Colombie-Anglaise, nous le devons entièrement au fait que la Grande-Bretagne nous a défendus lors de ce traité. Il y a peut-être des honorables membres de cette Chambre qui ne savent pas que lorsque le sénat des Etats-Unis a adopté, en 1843, le bill Lynn, autorisant la construction de forts, l'administration de la justice par des juges américains, et des concessions de terre aux colons dans le Nord-Ouest, lord Palmerston a immédiatement donné avis aux Etats-Unis que si le congrès adoptait cette loi, la Grande-Bretagne considérerait cet acte comme une déclaration de guerre. Le sénat adopta la loi, qui fut envoyée à la chambre du congrès, d'où il n'est jamais sorti. Plus tard, lorsque la guerre était sur le point d'être déclarée, nos amis les Américains comprirent qu'il leur fallait, ou se battre ou céder, et nous avons obtenu ce que nous avons aujourd'hui.

Bien que l'on désigne aujourd'hui ce traité sous le nom de traité d'Orégon, on doit se rappeler que les frontières d'Orégon s'étendent depuis le sud jusqu'au 54.40 degré, la frontière sud de l'Alaska; de sorte que si les Américains avaient obtenu, ainsi qu'ils le réclamaient, le 54.40, ou sinon qu'ils se battraient, tout ce que le Canada aurait perdu serait le pays compris entre le 54.40, frontière sud de l'Alaska, et la frontière nord des Etats-Unis. Lorsque nous arrivons à considérer ce que nous devons à la Grande-Bretagne, nous devrions nous rappeler qu'elle a mis son influence entière à notre service dans les questions diplomatiques chaque fois qu'on en a eu besoin. Bien que l'on dise que le Canada soit exposé à l'invasion à cause de ses liens avec l'Angleterre, nous ne devons pas oublier que lorsque les Américains ont envahi notre pays en 1775, et plus tard en 1812, bien que les habitants aient combattu noblement et héroïquement pour défendre le pays, après tout, en toute probabilité humaine, les deux invasions auraient réussi, n'eut été la présence des troupes impériales en Canada à cette époque-là.

Nous ne devons pas oublier qu'après la conquête du pays en 1759, très peu de personnes en Angleterre désiraient conserver le

Canada. La France voulait le reprendre, très peu d'Anglais voulaient le garder; mais un homme d'Etat clairvoyant, Milliam Pitt, préféra garder le Canada, qui n'était considéré alors que comme quelques arpents de neige, et n'avait un commerce que de £14,000 en pelleteries, plutôt que de Guadeloupe, dont le commerce annuel consistait en £6 ou £700,000 en sucre,, poisson et tabac, denrées dont l'Angleterre avait besoin à cette époque Ce semblait être une folie suprême que de préférer cette terre de glace et ses £14,000 de commerc annuel, à la Guadeloupe avec ses productions énormes. Cependant l'Angleterre abandonna la Guadeloupe à la France, et garda le Canada, payant pratiquement la différence entre un commerce de £14,000 par année et un autre de £6 à £700,000 afin de garder notre pays.

L'Angleterre a dépensé depuis ce temps-là beaucoup d'autre argent. J'ai ici quelques chiffres authentiques, réunis dans un tableau qui vient du War-Office, et j'y vois que depuis 1852 à 1902, cinquante années de paix, l'Angleterre a dépensé pour sa milice dans le pays la somme de $85,000,000. En prenant ce chiffre comme base pour les cent-cinquante ans, nous aurions une dépense de $170,000 par année, mais cette somme serait réellement beaucoup plus élevée, car ces cinquante années étaient des années de paix, et il y avait eu plusieurs guerres pendant la période de cent ans. L'Angleterre a dépensé $81,000,000 pour la construction des canaux et $56,000,000 pour d'autres travaux. Il y a un autre fait sur lequel je désire appeler l'attention du très honorable chef de l'opposition. Personne ne peut remonter le Saint-Laurent et voir la belle ville de Québec, assise comme une reine sur les hauteurs, sans être impressionné par les murs magnifiques et la citadelle qui couronne le sommet du promontoire.

Ces murs et cette citadelle furent construits à l'aide de capitaux anglais souscrits par les classes que j'ai dites il y a un instant; et de 1820 à 1829 £7,000,000—$35,000,000—furent appliqués à l'établissement de ces fortifications de Québec. En somme, si nous éliminons tout le reste pour le moment, on peut dire que le Gouvernement nous demande de dépenser en dreadnoughts, pour le maintien et la conservation de l'empire anglais, simplement la somme que le gouvernement anglais a dépensée sur les murs et la citadelle de Québec, il y a près de cent ans. Additionnons ces divers montants, ils forment un total de 427 millions, et ne comprennent rien pour les forts de Toronto, la Pointe-Lévis, Halifax, Kingston, Montréal, Saint-Jean et autres endroits.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries, dans son discours très complet de l'autre soir, nous a fourni certains chiffres que je vais citer, afin de me permettre de faire une évaluation aussi exacte que possible. Les sommes dépensées sur les flottes de l'Amérique-nord et du Pacifique-nord, durant la période de 1851 à 1861, s'élèvent à 21 millions; de 1861 à 1871, à 27 millions; de 1871 à 1881, à 19 millions: de 1891 à 1901, à 23 millions, soit un total de 109 millions, ou en chiffres ronds, de 110 millions. Ces chiffres, bien entendu, ne renferment rien pour les frais d'établissement d'écoles navales et autres dépenses de cette sorte.

Quant à notre commerce, je puis dire que le commerce canadien est de près de 718,000 tonnes par année, d'une valeur, l'année dernière, si j'ai bonne mémoire, de plus 400 millions. Ce magnifique commerce a été protégé, sans aucune dépense de notre part, par la flotte anglaise. Ce commerce se poursuit sur tous les points du globe, et ces honorables députés devraient réfléchir un instant à ce que cela signifie. Une unité navale en vue de Vancouver ou de Victoria, et une autre en vue d'Halifax seraient de peu de valeur pour la protection de notre commerce qui vogue sur toutes les mers. Je crains fort que, comme simple question d'assurance, nous n'y eussions gagné à rester avec notre ancien associé et à verser nos fonds dans ses coffres. Je pourrais ajouter que lorsque les troupes furent rappelées du Canada en 1872, les autorités canadiennes reçurent pour une valeur de £79,891 d'armes et subséquemment pour une valeur de £111,867, pour une valeur de £698,880 de casernes, forts et autres bâtiments, soit un total de £890,638.

Voilà pour ce que nous devons à la Grande-Bretagne et ce qu'elle a fait pour nous. J'aimerais à ajouter quelques lignes du discours de l'honorable représentant de Sunbury-et-Queen (M. McLean), qui, traitant cette question avec beaucoup plus d'éloquence que je ne saurais le faire, a grossi le compte d'un item ou deux:

3. Dans les premiers temps, lorsque le Canada avait besoin de chemins, de canaux et de ponts, les capitaux anglais en ont fournis.

4. Pendant un demi-siècle, les Indiens requirent des dons d'argent annuels qui ont été fournis par la Grande-Bretagne.

5. Nos églises avaient besoin de fortes sommes pour le soulagement des pauvres et des sociétés anglaises leur ont versé des centaines de mille dollars pendant le dix-neuvième siècle.

6. Lorsqu'il a fallu construire des chemins de fer tels que l'Intercolonial et le Grand-Tronc, la Grande-Bretagne nous a envoyé les fonds nécessaires.

Dans ces dernières années, Londres a fourni la mise de fonds d'innombrables entreprises au point que le total s'élève aujourd'hui à un milliard 500 millions. Lorsque nous avons eu besoin de fonds pour établir l'Intercolonial, le Grand-Tronc, le Transcontinental ou le chemin de fer canadien du Nord, nous sommes allés en Angleterre. Croyez-vous que ces fonds auraient été obtenus par une petite nation ne vivant pas sous le drapeau anglais et n'ayant pas la puissance et la stabilité anglaise pour garantir cette situation?

Après avoir énuméré quelques-unes des dépenses faites par la Grande-Bretagne pour le compte du Canada, je demanderai qu'on me dise franchement ce que le Canada a fait pour la Grande-Bretagne? Et je pense que la réponse va se faire attendre. Désireux comme je suis de me montrer conciliant, vu l'importance de la question pour nous tous, je ne songe pas ce soir à exploiter l'incident dans un intérêt de parti; mais pour parler en toute franchise, il ne me semble pas que le Gouvernement dont le très honorable leader de l'opposition était le chef se soit montré à la hauteur de la situation à l'époque de la guerre du Sud-Africain, lorsque le très honorable membre eut sa fameuse interview du 3 octobre, dans laquelle il dit que le Gouvernement n'avait pas mis à l'étude la question de l'envoi de troupes.

Je ne lui en ferai pas un sujet de reproche; je suis d'avis que le gouvernement de sir John Macdonald avait déjà auparavant commis la même erreur. Il est facile pour nous au point où nous en sommes de trouver à redire à la conduite de ceux qui naguère ont eu leurs difficultés à résoudre. Dans un pays en voie de développement rapide, et loin d'être aussi prospère que le Canada l'est aujourd'hui, nous ne saurions leur reprocher de n'avoir pas suivi la ligne de conduite que nous jugeons maintenant être la plus judicieuse. D'autre part, tout en regrettant que notre pays n'ait pas alors fait quelque chose, nous avons au moins la satisfaction de penser que, quelle qu'ait été la conduite du pays comme tel dans ces diverses circonstances où son aide a été requise, les Canadiens individuellement se sont invariablement montrés à la hauteur de la situation. Les particuliers se sont montrés supérieurs à leur gouvernement. Lorsqu'on jette un coup d'œil sur l'histoire, une vive émotion nous gagne au récit de la tentative d'invasion de l'Angleterre méditée il y a cent ans par Napoléon. A ce moment les plus braves tremblaient et se demandaient quand la puissante flotte qu'il avait réunie arriverait en vue des côtes de la Grande-Bretagne. Nous savons comment alors un petit détachement de navires, sous la conduite d'un brave officier, commença par lancer ses brûlots sur la flotte ennemie, puis se portant à l'attaque, la mit en déroute. Or ce commandant était le capitaine Owens, plus tard sir Cuneliffe Owens, néo-écossais. On ne saurait non plus sans être ému lire le récit de l'héroïque défense de Kars. Tous les écrivains s'accordent pour dire que cette défense de Kars est un des faits les plus extraordinaires dont nous parle l'histoire.

Le commandant des forces anglaises dans cette circonstance était sir Fenwick William, un Canadien. Puis si nous nous reportons à l'époque néfaste de la révolte de l'Inde, on y trouve peu d'incidents de nature à réconforter, mais le plus remarquable de tous c'est peut-être la défense de Lucknow, qui se prolongea quatre-vingt jours, sous le commandement d'un Canadien, le général Inglis. Puis si nous lisons le récit de la charge de Balaclava, la charge de la Brigade légère.

Cannon to right of them,
Cannon to left of them,
Cannon in front of them
Voleyed and thundered;
* * * *
Then they rode back, but not
Not the six hundred.

Nous sommes fiers de nous souvenir que, à la tête de sa troupe, se trouvait le capitaine Dunn, un enfant de Toronto, plus tard commandant du 100e régiment de cavalerie légère. Et lors de la prise de Sébastopol, celui qui mena les troupes à l'assaut et pénétra le premier dans le redan fut le major Wellsfor, un Canadien, et à ses côtés tomba le capitaine Parker, un autre Canadien.

Nous avons donc la satisfaction de savoir qu'à cette époque les Canadiens firent leur part. Lorsque Stanley entreprit sa grande expédition à la recherche de Levingstone, son premier lieutenant était Stairs, d'Halifax. Nous n'avons pas oublié comme nous étions fiers des talents manifestés par sir Percy Girouard, en qualité d'ingénieur distingué attaché à l'armée du Sud-Américain. Dans le nord-ouest de l'Inde, il se trouve un petit fort d'où l'on fait la garde de ce district; il a été construit par Duff et Nanton, deux officiers sortis du Collège royal militaire de Kingston.

Ainsi donc, l'histoire en mains, qu'elle qu'ait été la part prise par le Canada en tant que nation, les Canadiens individuellement n'ont pas hésité à faire leur devoir. Et la plupart d'entre nous, sans distinction de parti, nous sommes glorieux de voir aujourd'hui siéger dans le plus ancien des parlements les Parker, les McMaster, les Baker et les Greenwood; je ne prétends pas les nommer tous, et nous avons à la tête d'un des grands partis un homme qui est prêt à faire la lutte pour ce qu'il considère être le véritable impérialisme, la véritable union des royaumes-frères, Bonar Law, un Canadien. Je pense donc avoir raison d'affirmer que, même si notre gouvernement ne s'est pas toujours montré à la hauteur de la situation, les Canadiens individuellement ont toujours manifesté plus de virilité que leurs gouvernants. Récemment, je feuilletais un livre à la bibliothèque où on indiquait les souscriptions transmises au moment de la guerre de Crimée; des milliers de livres sterling furent souscrites, et sans parler des £20,000 souscrites par la législature du Canada, des £4,000 souscrites par la législature du Nouveau-Brunswick, des £4,000 souscrites par la législa-

ture de la Nouvelle-Ecosse et des £2,000 souscrites par la législature de l'île du Prince-Edouard, on trouve lettre sur lettre accusant réception de £1,000 souscrites par Hamilton, £2,500 par Toronto, £500 par Kingston, £1,600 par Québec, et en parcourant cette liste on ne peut s'empêcher de se dire qu'une fois la guerre terminée, et même à cette époque reculée, l'esprit belliqueux de nos ancêtres animait toujours la population canadienne.

Si tels étaient les sentiments des Canadiens d'alors, qui dira à l'amirauté qu'elle se trompe en 1913, au moment le plus critique de l'histoire de l'empire anglais? Car personne ne saurait nier que les circonstances soient critiques: Nous voyons que la métropole a rappelé ses navires de presque toutes les mers, et dépense $100,000,000 de plus qu'il y a quelques années; qu'elle concentre ses navires sur un seul point de la côte nord-est de l'Angleterre; et toutes ces circonstances devraient suffire pour nous faire comprendre qu'il se passe quelque chose, donnez-lui le nom de circonstance critique, de crise, de péril, de besoin, ou de ce que vous voudrez. Et même s'il se trouvait parmi nous quelqu'un ayant la ferme conviction que telle ou telle autre mesure fournit le meilleur remède à ce triste état de choses, quand l'amirauté vient nous dire que ce qu'il lui faut, que ce qu'elle demande dans l'intérêt de l'empire à la fois au point de vue moral et matériel, c'est l'offre de quelques dreadnoughts, qui osera répondre à l'amirauté qu'elle se trompe et que c'est lui qui a raison. Il me semble que si mes propres vues étaient complètement dans le sens de l'établissement d'une escadre canadienne, si j'étais intimement convaincu que cette ligne de conduite est la plus sage et la plus fructueuse, il me semble, dis-je, que je n'oserais, devant mon roi et mon Dieu, prendre la responsabilité d'insister pour qu'on adopte mon idée, au risque d'entraîner la ruine de l'empire, quand les autorités de l'amirauté anglaise nous demandent autre chose. Je reconnais bien que les vues du très honorable leader de l'opposition sont tirées de la même source que celles du très honorable premier ministre, et qu'il a le désir de faire tout ce qu'exigent la fidélité et le dévouement à l'empire. Je l'exhorte à remettre à l'étude le projet d'amendement qu'il a soumis à la Chambre, lors de la première délibération de cette question. Si le très honorable gentleman veut relire tranquillement le texte de ce projet d'amendement, il ne manquera pas de conclure qu'il y aurait lieu pour lui de revenir sur sa première décision. Je me permettrai d'indiquer pourquoi. Si je reviens sur ce projet d'amendement, c'est que je suppose que ceux qui l'ont appuyé de leur vote récemment s'inspiraient des mêmes sentiments de fidélité et de dévouement à l'empire; et dès lors je prie mon honorable ami de s'arrêter sur un passage de son projet d'amendement qui a dû lui échapper. Ce projet d'amendement indiquait certains prétendus faits, et de ces prétendus faits il tirait une conclusion logique en apparence. Voyons quels sont ces prétendus faits, et si, effectivement, à la lecture de ce texte, ils doivent être considérés comme tels ou s'ils ne sont pas plutôt de simples fantaisies de l'imagination. Voici ce texte:

> Le mémoire dressé par le conseil de l'amirauté sur la question générale des forces navales de l'empire, et communiqué à cette Chambre le 5 décembre par le très honorable premier ministre, énonce que plusieurs des puissances étrangères les plus importantes ont formellement adopté pour politique le rapide accroissement de leurs forces navales.

Cela est parfaitement vrai.

> Cet état de choses a obligé le Royaume-Uni à concentrer sa flotte de guerre dans les eaux nationales, et à retirer pour cela des parties extérieures de l'empire les vaisseaux qui y stationnaient.

C'est-à-dire que l'Allemagne, l'Italie et l'Autriche se donnant des dreadnoughts, la Grande-Bretagne retire les siens de la route de l'Italie et de l'Autriche en les concentrant dans les eaux qui baignent le littoral de l'empire allemand. Le très honorable chef de l'opposition admettra, je crois, que la Grande-Bretagne ne concentre pas ses navires dans les eaux allemandes parce que l'Autriche ou l'Italie construisent des dreadnoughts, et il doit avoir perdu de vue, au moment où il rédigeait cet amendement, que l'Angleterre, quand elle retirait ses navires de la Méditerranée, ne le faisait pas parce que l'Autriche ou l'Italie se construisent des navires, mais tout simplement parce que l'Allemagne s'en construisait. Cet amendement ajoute:

> Que de là découle pour le Canada l'impérieuse nécessité d'adopter sans plus de délai une politique permanente de défense navale.

Je tiens à dire que, si la lutte qui se poursuit entre l'Angleterre et l'Allemagne devait se continuer à jamais, nous agirions sagement en adoptant une politique permanente de défense navale, mais espérons que le jour n'est pas bien éloigné où la tension qui existe entre ces deux peuples se relâchera d'une manière ou d'une autre, et ce sera alors pour nous le temps de décider d'une politique navale. L'homme le plus avisé du monde ne saurait décider aujourd'hui qu'elle devrait être cette politique, puisque personne ne peut dire les suites de cette tension. Si, de concert avec les autres colonies autonomes, le Canada se rallie à la mère patrie; s'il lui est fourni assez d'argent pour assurer sa suprématie, il n'y a pas à douter de ce que seront ces suites, et nous pourrons alors faire des

arrangements en tablant là-dessus. Si par contre, nous allions en divisant notre effort, laisser la flotte allemande un de ces jours triompher de la Grande-Bretagne, il est fort possible que nous n'ayons de quelque temps à nous occuper de cette question d'une marine pour le Canada.

Supposé que nous ayons sur l'Atlantique une escadre toute équipée, contre qui nous servira-t-elle? Etudions cette question avec calme et avec patience. Quand nous aurions un dreadnought, des croiseurs et des sous-marins, contre qui nous protégeraient-ils? Non pas contre les Etats-Unis, puisqu'un dreadnought ne saurait nous protéger contre les forces navales de nos voisins. Est-ce contre l'Allemagne? Pas davantage si sa flotte parvenait à mettre en pièces la flotte anglaise et traversait l'Atlantique.

Pour ce qui est du Pacifique, contre qui serions-nous protégés. Ce serait une folie que d'opposer sur le Pacifique un dreadnought à la flotte du Japon. Ne nous serait-il pas beaucoup plus aisé de soutenir si bien la mère patrie que les autres nations rechercheraient son amitié? Nous aurions d'elle à l'avenir la même protection assurément que nous avons eue jusqu'ici.

Je ne veux pas retenir davantage l'attention de la Chambre, et j'ai déjà parlé plus longuement que je n'avais pensé le faire. Ne me sera-t-il pas permis de terminer par une proposition faite de bonne foi et sans le moindre désir de gagner quelque avantage politique. Nous convenons tous de la gravité des circonstances, et ne pourrions-nous pas aller plus loin et convenir de ceci? Le Gouvernement a demandé 35 millions pour trois dreadnoughts, qui devront être remis aux autorités impériales sous des conditions à débattre, et il est entendu que ces dreadnoughts nous seront retournés le jour où nous en aurons besoin. Nos amis de la gauche ont montré qu'ils n'agissent pas par ladredie ni par avarice, puisqu'ils se sont déclarés prêts à aller jusqu'à 45 millions. Cela leur fait grand honneur. C'est pourquoi nous pourrions convenir d'une chose, à savoir: de donner trois dreadnoughts, en promettant de faire notre possible pour les équiper à l'aide de sujets canadiens.

Nous ne demanderions pas mieux que de trouver pour cela des Canadiens en nombre suffisant, mais jusque-là, nous paierons ceux qui prendront leur place. Cela rencontrerait les vues des membres de la gauche, puisqu'ils désirent payer des Canadiens pour ces vaisseaux. Chacun désire une politique permanente; quant à cela, il n'y a pas de doute, et la seule différence est quant au temps où il conviendrait d'inaugurer cette politique.

Est-ce que nous ne pourrions, en attendant, rien faire pour répondre au désir de l'amirauté? En déclarant que, pour l'heure, ce qui est proposé est notre politique, nous pourrions mettre ces trois dreadnoughts à la disposition de la Grande-Bretagne. Nous espérons qu'il ne sera rien exigé de plus; que, sous peu, cette tension se relâchera; que l'Angleterre et l'Allemagne seront les meilleures amis du monde. Mais si cette tension ne devait pas se relâcher et que, dans quelques années d'ici, il soit, comme aujourd'hui, constaté le même besoin, nous donnons d'ores et déjà avis au monde que le Canada entend lutter jusqu'au bout. Nous avons plus de ressources que tout autre pays. Une providence bienveillante et une bonne mère nous ont donné ce pays, avec des ressources naturelles les plus grandes du monde. Il n'y a pas le moindre doute que l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du Sud ne suivent avec plaisir notre exemple. Nous comptons qu'il suffira de trois dreadnoughts pour répondre à tous les besoins du moment. En même temps que nous donnons à la mère patrie 35 millions sous forme de dreadnoughts que nous lui prêtons, le monde est averti que, dans cette lutte, nous irons jusqu'au bout, et, si cette tension ne cède pas nous nous tenons prêts à fournir trois autres dreadnoughts, ou même dix, ou encore le nombre qui en sera jugé nécessaire. Si les deux partis pouvaient s'entendre, il n'y aurait plus de gloriole à avoir ni d'un côté ni de l'autre, et nulle raison pour personne de blâmer son voisin.

Ce serait présenter au monde le plus beau des spectacles si le Parlement du Canada se posait en exemple devant tous par la parfaite unanimité avec laquelle il répondrait aux vœux de l'amirauté, et par l'aide tant morale que matérielle que nous lui donnerions dans la mesure de nos forces. Au lieu de suspecter les motifs des uns des autres, nous pourrions, après avoir d'une commune voix adopté une mesure propre à montrer au monde que le Canada en définitive est la plus belle des colonies autonomes, après avoir pris aux côtés de la mère patrie la place qui nous appartient, résolu à maintenir sur les océans la supériorité du vieux drapeau, nous pourrions, dis-je, faire retentir de nouveau les murs de cette salle des accents du Maple Leaf et du God Save the King.

M. W. M. GERMAN (Welland): Monsieur l'Orateur, ç'a été pour moi une source d'amusements que de voir l'énergie, la détermination et l'éloquence avec lesquelles nos amis de la droite se sont efforcés, à temps et à contre-temps, d'établir que l'Angleterre est en grand danger, que c'est un pays fini. (Protestations.)

Parfaitement, que c'est un pays à peu près fini, un pays pauvre, incapable d'avoir soin de lui-même. Qu'a dit, en effet, l'honorable député qui vient de me céder la parole? Qu'il y avait en Angleterre plus de pauvres que partout ailleurs, des

M. NORTHRUP.

gens écrasés par le poids des impôts; qu'il n'y avait pas de richesse en Angleterre.

M. NORTHRUP: J'en demande pardon à l'honorable député, mais je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas de richesse en Angleterre.

M. GERMAN: Si l'honorable député ne s'est pas servi de ces mots-là, c'est du moins ce qu'il a fait entendre. Il a dit que le Groenland passerait peut-être pour un pays riche si Rockfeller, Pierpont Morgan et quelques autres riches Américains allaient s'y établir. Mais, monsieur l'Orateur, l'Angleterre a exporté l'année dernière pour 385,219,000 livres sterling d'articles manufacturés, et cependant, au dire des membres de la droite, l'Angleterre est prête pour le bureau de charité. Ils élèvent des hommes de paille afin de les abattre. Au cours de ses observations, qui ont duré une heure et demie, mon honorable ami n'a pas dit un mot à la défense de la proposition du Gouvernement. Il n'a pas dit un mot contre l'amendement de mon honorable ami d'Assiniboïa. Il n'a pas tenté d'apporter aucun argument de nature à montrer qu'il ne fallait pas adopter cet amendement. Il a dit que l'Angleterre était dans un grand besoin. Il a parlé d'un discours de M. Winston Churchill, prononcé le 8 mars 1912 lors de la présentation du budget naval et il en a lu un passage afin de montrer que l'Angleterre est en grand danger.

Nous avons jusqu'ici fait face à plus d'une coalition, dans des circonstances parfois extrêmement difficiles; mais jamais il ne faudra conduire nos affaires de façon que la flotte de quelque autre puissance pût, avec des chances raisonnables de succès, nous attaquer à quelque moment, même à un moment le moins favorable pour nous.

Ceci a été lu par mon honorable ami afin de montrer que l'Angleterre était aux abois, qu'il y avait sérieusement à craindre qu'elle ne pût maintenir sa suprématie maritime. Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas poursuivi la lecture de ce discours de M. Winston Churchill? J'ai cité ce même discours dans les observations que j'ai présentées devant la Chambre avant les fêtes. Voici ce que M. Churchill ajoute:

Je suis heureux de pouvoir assurer la Chambre que nous n'éprouverons aucune difficulté à faire bientôt les arrangements destinés à maintenir notre position relative, et à nous procurer, aussi vite que le besoin s'en fera sentir, une sécurité absolue. Je suis bien aise aussi de pouvoir vous dire que ces mesures ne comportent aucune dépense excessive ou disproportionnée. Il ne nous faudrait pas naturellement avoir besoin de construire des vaisseaux autres que ceux que j'ai mentionnés sous l'en-tête de "Nouvelles constructions". Tout ce qu'il nous faudrait faire, ce serait de mettre, à mesure des besoins, et non plus tôt, une grande partie de notre flotte du moment en armement plus complet et, par suite, en état de préparation plus avancée.

Cela signifie-t-il que l'Angleterre est en danger? Elle a dans le moment plus de navires qu'elle n'en peut équiper, si ce n'est à l'aide d'hommes de la réserve navale, qui ne sont pas aujourd'hui dans le service actif. Si mon honorable ami voulait bien lire le discours de M. Winston Churchill, et je lui recommanderais de le lire d'un bout à l'autre, il y verra que, du commencement à la fin, il ne s'y trouve pas une ligne qui n'établisse ce point d'une manière concluante.

Cela prouve clairement non seulement que l'Angleterre n'est pas en danger, mais que jamais elle n'a été si bien préparée à repousser tous les assauts des nations qui pourraient l'attaquer.

Toutes ces affirmations sont absurdes.

L'honorable député affirme en outre que quelque député de la gauche aurait dit que nous ne devons rien à l'Angleterre. Je le mets au défi de signaler une seule parole en ce sens tombée des lèvres d'un de mes collègues de gauche. Jamais député libéral n'a exprimé pareil avis devant cette Chambre; jamais député libéral n'a affirmé la chose à la tribune populaire, et cela sur sa responsabilité de député. Nous devons quelque chose à l'Angleterre, c'est ce que tous, ici, députés de droite et de gauche, s'accordent à dire, et cette dette, nous sommes prêts à la payer, en construisant une marine canadienne, pour la défense de nos propres bords. Ces messieurs cherchent à faire montre d'un loyalisme exagéré; mais c'est un loyalisme d'apparat; plutôt en paroles qu'en actes. "Donnons-nous la main" nous dit-il de cette manière onctueuse et agréable dont il est coutumier. Pourquoi, dit-il, les deux parties ne se donneraient-ils pas la main, pour régler la question? Comment! monsieur l'Orateur, mais il y a trois ans à peine, les airs retentissaient d'acclamations pour "le Canada et la feuille d'Erable à jamais!" Tous les députés siégeant ici s'entendaient parfaitement sur le caractère de la politique navale à adopter. Nous étions tous d'accord. Pourquoi les députés de la droite ne sont-ils pas demeurés avec nous? Pourquoi ont-ils abandonné le navire? Pourquoi ont-ils foulé aux pieds leurs promesses? Et voilà qu'aujourd'hui l'honorable député prend la parole pour nous prouver qu'il nous dépasse tous en loyalisme et il ajoute: De grâce, messieurs, soyons unis. Demeurez avec nous, lui répondrai-je, et jadis vous étiez des nôtres; reprenez votre allégeance d'il y a trois ans et nous aurons une marine donnant satisfaction au peuple canadien.

M. NORTHRUP: Je n'étais pas présent ici, à cette mémorable date du 29 mars, et plus tard je répudiai toute responsabilité

à l'égard d'un accord intervenu au sujet d'une proposition qui, au dire de son auteur, faisait abstraction de la politique de parti.

M. GERMAN: L'honorable député prétend-il maintenant qu'il était absolument hostile à la résolution de 1909?

M. NORTHRUP: Certainement.

M. GERMAN: Vous étiez bien le seul conservateur au Canada qui le fût.

M. NORTHRUP: Je voudrais bien qu'on me le prouvât.

Une VOIX: M. Bourassa.

M. GERMAN: M. Bourassa était une sorte de franc-tireur. L'honorable député a mentionné plusieurs braves Canadiens qui ont tenu de hautes situations dans l'armée de la Grande-Bretagne et qui ont aussi figuré parmi les hommes d'Etat britanniques. A mon avis, le discours de l'honorable député est une réponse victorieuse à ces députés qui disent que le Canada ne saurait être une pépinière de marins pour la conduite, l'équipement et la direction des dreadnoughts. Voilà, dans la mesure où ils ont pris part au débat, quel a été leur refrain. Ils ont cherché à nous convaincre que la Grande-Bretagne est en posture fort dangereuse et qu'elle a besoin de l'aide du Canada.

Je suis bien aise que des ministériels aient enfin rompu le silence; car, pendant plusieurs semaines, le silence a régné à la droite au cours du débat sur la marine. Avant la fin de cette discussion, on comprendra que cet amendement et les arguments formulés à l'appui demanderont force répliques tant dans cette Chambre qu'à la tribune publique. Je ne veux nullement aborder la question de la suprématie navale de la Grande-Bretagne, ni celle de la construction d'une marine canadienne. A mon avis, l'amendement dont est saisie cette Chambre ne le cède en importance à nul autre amendement venu en discussion ici depuis nombre d'années et voici cette proposition: faut-il adhérer à la constitution du Canada inscrite dans la loi de l'Amérique septentrionale britannique et lui donner sa pleine application? Faut-il adopter au Canada le principe constitutionnel aujourd'hui en vigueur et qui est l'étoile polaire des hommes d'Etat britanniques, principe qui veut que le Parlement n'adopte pas de nouvelle loi sans qu'elle ait été soumise au corps électoral et qu'il se soit prononcé sur la question? Voilà la portée de cet amendement. D'abord, il déclare qu'il doit s'effectuer un remaniement de la carte électorale. On le sait, la représentation basée sur le chiffre de la population est pour ainsi dire la pierre angulaire de la Confédération canadienne. C'est pour le triomphe de ce principe que George Brown et ses partisans luttèrent pendant vingt années et davantage, avant l'inauguration de la Confédération. Sir John Macdonald s'unit à Brown pour former un ministère de coalition. C'était le seul moyen d'effectuer cette réforme; mais Brown était tellement convaincu que le principe de la représentation basée sur la population était le seul qui s'imposât, qu'il s'unit à sir John Macdonald en vue de la réalisation de cette réforme, et elle se réalisa. La Confédération fut basée sur certaines résolutions connues sous le nom de résolutions de Québec; et c'est sur ces résolutions que s'appuie la loi de l'Amérique septentrionale britannique. L'article 17 de ces résolutions porte:

La base de la représentation à la Chambre des communes est la population dont le chiffre est déterminé par le recensement officiel fait à chaque période décennale.

Dans le texte de la loi de l'Amérique septentrionale britannique on ne voit pas figurer les mots "représentation basée sur la population"; mais les articles 51 et 52, qui sont les articles se rattachant à la question, comportent parfaitement ce sens; aussi, pas un seul jurisconsulte n'oserait nier que ce soit bien là leur sens et que le principe s'y trouve exprimé tout aussi clairement que dans le texte même des résolutions, bien que la rédaction des articles diffère de celle des résolutions. Le véritable principe constitutonnel au Canada est bien celui qui tend à nous donner la représentation basée sur la population, chaque province devant avoir une représentation proportionnelle à sa population similaire à celle du nombre 65 relativement à la population de la province de Québec, cette dernière étant la province pivotale à cet égard.

Quelle est aujourd'hui au Canada la situation relativement à la représentation dans les provinces? Le député d'Assiniboïa (M. Turriff) vient d'en dire un mot. Aujourd'hui, Ontario compte quatre-vingt-six représentants, tandis que, d'après le chiffre de sa population, cette province n'aurait droit qu'à quatre-vingt-deux; la Nouvelle-Ecosse en a dix-huit et n'a droit qu'à seize; le Nouveau-Brunswick a treize représentants et n'a droit qu'à onze; l'île du Prince-Edouard a quatre représentants et n'a droit qu'à trois, le Manitoba a dix représentants et a droit à quinze; la Colombie-Britannique en a sept et a droit à treize; l'Alberta en a sept et a droit à douze; la Saskatchewan en a dix et à droit à seize. Il manque donc à la représentation de l'Ouest vingt-deux députés, tandis que l'Est en compte neuf de trop. Le député d'Assiniboïa dit que l'Ouest a droit à cinquante-neuf représentants; les chiffres que j'emprunte aux "Kingdom Papers" de M. Ewart portent la représentation de l'Ouest à cinquante-sept. Si la représentation de l'Ouest est portée à cinquante-neuf, alors

l'Ouest a droit à deux de plus que mon calcul. Qu'arrive-t-il? C'est que le vote d'un électeur d'Ontario ou des Provinces maritimes a plus de poids dans cette Chambre que celui d'un électeur de l'Ouest. Voilà, certes, qui est contraire au principe de la représentation basée sur la population, principe servant de base à la Confédération et qui seul peut en assurer la stabilité à l'avenir. Les fondateurs de la Confédération le savaient, l'accroissement de la population serait rapide et constant, et ils réglèrent les moyens de faire le remaniement de la carte politique. La représentation devait être basée sur la population d'après les dispositions de l'article 7 des résolutions. Personne ne saurait nier qu'il faut une nouvelle délimitation des comtés, prévue par la Constitution. Le recensement est terminé; tout est mûr et prêt pour la nouvelle répartition des sièges électoraux; quand ce remaniement aura-t-il lieu? L'article 19 de la Constitution dit:

> Immédiatement après l'achèvement du recensement de 1871, et aussitôt après chaque recensement décennal à venir, la représentation de chaque section à la Chambre des communes sera l'objet d'un remaniement sur le pied de la population.

Immédiatement après chaque recensement décennal, porte le texte. Sur ces résolutions fut basée la loi de l'Amérique septentrionale britannique, adoptée par le parlement de la Grande-Bretagne.

Non seulement le texte même de cette résolution, mais l'intention du législateur, l'esprit de la loi, c'est qu'il y ait un remaniement de la carte électorale après chaque recensement...

"Immédiatement", en droit, veut dire dans l'espace de temps légitimement requis pour faire le travail, c'est là un point réglé par les autorités depuis deux cent quarante ans. Le mot "immédiatement" ne figure pas dans l'article 51 de la loi constitutionnelle. Le ministre des Postes (M. Pelletier) fait un signe. Prétend-il que c'est là une omission tendant à altérer le sens de la résolution? Le parlement anglais n'a jamais eu et ne pouvait avoir de raison de désirer en pareille matière modifier la convention intervenue entre les délégués? Et l'article confirme, au lieu de chercher à voir ici l'intention exprimée dans la résolution sur laquelle il est fondé.

L'article dit: "après l'achèvement". Il ne dit pas "immédiatement". J'ose l'affirmer, le ministre de la Justice ne saurait déclarer ici que l'omission du mot "immédiatement" dans cet article varie ou modifie le sens de la résolution; car c'est sur cette résolution qu'est fondée la Constitution. Pourquoi le Parlement britannique, auquel furent soumises les résolutions sur lesquelles fut fondée la Confédération canadienne, aurait-il cherché à modifier ces résolutions? Pareille supposition ne supporte pas même un instant l'examen. La Constitution dit qu'après l'achèvement de chaque recensement décennal, aura lieu le remaniement de la carte électorale. A coup sûr, cela ne veut pas dire au bout d'un an ou deux. Cela veut dire que ce remaniement s'effectuera sans plus de retard qu'il n'en faut légitimement pour faire le travail; non pas, à l'heure qui convient au Gouvernement ou qui répond aux exigences des partis politiques, mais "après l'achèvement du recensement". Voilà ce que veut dire la loi constitutionnelle, et l'heure est venue de faire cette nouvelle délimitation des comtés. Que ce soit-là l'interprétation donnée à la loi par les gouvernements précédents en faisant le remaniement de la carte des comtés, la chose ne saurait faire doute.

Il y eut un recensement en 1871 et un remaniement des districts électoraux en 1872; un recensement en 1881, et une nouvelle délimitation des comtés en 1882; un recensement en 1891, et un remaniement de la carte politique en 1892; un recensement en 1901 et un remaniement des comtés en 1903. Voilà que le ministre des Postes se saisit de ces derniers chiffres, et je sais ce qu'ont dit les honorables députés à cet égard et ce qu'à déclaré à ce sujet le premier ministre, il y a déjà longtemps, condamnant le Gouvernement pour n'avoir pas fait le remaniement des comtés aussitôt après le recensement.

Ils auraient dû regarder dans les archives, ils devraient le faire. Que l'honorable député aille consulter les documents, qu'il se rende au bureau du recensement et il verra que le recensement de 1901 n'a pas été préparé et imprimé avant décembre 1902 de façon à permettre de présenter un bill de remaniement des circonscriptions électorales qui fut déposé immédiatement après l'impression du rapport. Mais que constatons-nous maintenant? Le recensement de 1911 a été terminé et imprimé au mois de juin de l'an dernier. Le Gouvernement a eu par conséquent le temps suffisant pour élaborer le bill de remaniement de la carte et le présenter.

Pourquoi ne l'a-t-il pas fait? Ce n'est pas difficile à comprendre. Quand nous voyons le premier ministre du Canada proposer d'augmenter la représentation des provinces au Sénat, qui est une Chambre libérale du Parlement au point de vue politique, quand nous le voyons proposer d'augmenter la représentation au Sénat et ne pas modifier la représentation de la Chambre, que devons-nous penser? Nous avons eu déjà des "gerrymanders" dans le pays.

C'est ce que cela signifie. Cela veut dire qu'on augmentera la représentation du Sénat jusqu'à ce qu'on ait une majorité et alors on proposera le bill de remaniement à la Chambre des communes et on s'arran-

gera pour faire un "gerrymander" qui exclura les libéraux. Les honorables députés de la droite sourient.

Est-ce que cela n'a pas l'air de vouloir se passer ainsi? Je laisse à la Chambre et au pays le soin d'apprécier. Qu'est-ce que l'on pourrait faire d'autre? Le premier ministre sait que le Sénat actuel est en majorité libérale; il sait qu'il a la majorité à la Chambre et il espère la conserver. Il pense que s'il peut remanier la représentation des provinces au Sénat de façon à y avoir la majorité, il pourra comme il lui plaira avec l'aide des partisans qui l'entourent faire voter un bill de remaniement des circonscriptions électorales du pays.

Cette Chambre a encore trois ans à vivre jusqu'en 1916. Si le remaniement n'est pas ordonné maintenant, il ne pourrait pas être effectif avant la session de 1917. Ce n'est assurément pas le but de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Un grand nombre de question peuvent se produire d'ici là. Comme l'a dit mon honorable ami d'Assiniboïa, une nouvelle élection pourrait avoir lieu entre aujourd'hui et cette date future. Comme notre représentation est basée seulement et uniquement sur notre population et comme l'acte de l'Amérique britannique du Nord prévoit qu'il doit y avoir un remaniement immédiat des circonscriptions après que le recensement est terminé, nous sommes en présence de la question d'un appel au peuple. Il est évident qu'il doit avoir un remaniement si nous voulons nous conformer aux dispositions de la Constitution et non les ignorer. Il doit aussi y avoir une élection si nous devons nous conformer à ce qu'enseignent les auteurs les plus récents.

M. BLAIN: Combien de temps après le dernier recensement le bill de remaniement a-t-il été présenté à la Chambre?

M. GERMAN: Je pense que mon honorable ami n'était pas ici quand j'ai parlé de cette question. Peut-être fera-t-il la même demande quand je lui aurai répondu?

M. BLAIN: Je n'étais pas absent de la Chambre, j'ai simplement omis d'en prendre note, l'honorable député n'a pas besoin de le répéter, je le lirai dans les débats officiels.

M. GERMAN: Le recensement a été fait en 1901 et le rapport était terminé et imprimé et décembre 1902, comme pourra le constater l'honorable député, s'il veut s'en informer au bureau du recensement, de sorte que le remaniement des circonscription n'a pas pu se faire avant 1903.

M. BLAIN: Quand a eu lieu le remaniement?

M. GERMAN: En 1903, immédiatement après le recensement décennal de 1901. M.

Anson qui forme autorité sur la pratique constitutionnelle, dans son volume des "Lois et coutumes de la Constitution", dit ceci:

> Quand une grande modification est introduite dans les conditions électorales, il est bon que ces nouvelles conditions soient mises à l'épreuve et que ceux qui ont acquis la jouissance des droits électoraux puissent profiter de leurs nouveaux droits le plus tôt possible. En conséquence, aussitôt que les rouages administratifs sont en état, une dissolution doit avoir lieu.

Cet extrait est emprunté au volume I du "Gouvernement Parlementaire" d'Anson, un des auteurs les plus remarquables de notre pays, en droit constitutionnel. Peut-on nier qu'il se soit fait un grand changement dans les conditions du corps électoral? Personne ne peut le nier, alors que les tableaux du recensement montrent que les Provinces maritimes et l'Ontario perdent neuf représentants, tandis que les provinces de l'Ouest en gagnent vingt-deux, ce qui fait un changement de trente et un. Si l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) dit vrai, le changement serait de trente-trois. Quelques honorables députés peuvent dire que ce n'est pas un grand changement, mais appliquons-le dans la pratique, d'une façon particulière au vote de jeudi soir sur l'adoption de la résolution qui forme la base du bill soumis à notre examen. La résolution a été votée par une majorité de trente-deux voix et on peut dire qu'un remaniement convenable n'aurait pas changé le résultat. Ce n'est pas la question, la question est qu'il y aurait eu une situation injuste, un surplus de représentation dans l'Est et une diminution de représentation dans l'Ouest, suffisante pour repousser la résolution et pour rejeter ce bill. En d'autres termes le peuple est tellement mal représenté que ce bill et la résolution sur laquelle il est basé auraient pu être blackboulés, si la représentation existait en conformité des dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. S'il n'y avait pas d'autres motifs, je dis que c'est suffisant pour forcer le Gouvernement à se présenter devant le pays.

Mais il y a d'autres raisons puissantes qui obligent à consulter les électeurs. Il est vrai qu'il n'y a pas de pratique constitutionnelle qui oblige de faire appel au pays avant une législation sur des grandes questions publiques, mais l'observance de ce principe n'est pas conforme à l'esprit moderne de la constitution anglaise. Je ne suis pas partisan de l'application du referendum, comme on dit, et tel qu'on l'applique à présent, mais j'affirme que lorsqu'un Gouvernement propose un changement fondamental dans nos relations avec la mère patrie et le reste de l'empire, un tel changement ne devrait pas devenir loi sans qu'il ait été préalablement soumis au corps

électoral et surtout, quand trois années auparavant, le Parlement s'est déclaré à l'unanimité en faveur d'une proposition exactement contraire.

J'emploie expressément les mots "changement fondamental dans nos relations avec la mère patrie", parce que c'est l'expression employée par le ministre actuel de la Justice quand il a parlé lors de la présentation du bill naval en 1910 et c'est sur ces mots qu'il a basé son argumentation que le Gouvernement devait en appeler au pays avant que le projet de loi ne soit adopté. Comment les honorables députés de la droite peuvent-ils s'en sortir maintenant? S'il faut un changement—et il le faut—alors pourquoi ne pas adopter leur propre idée d'en appeler au pays et d'obtenir l'opinion des électeurs sur cette question? On a demandé: Pourquoi le Gouvernement précédent n'a-t-il pas soumis son projet naval au peuple? Je dois dire que la situation est absolument différente des conditions d'alors et chacun l'admettra s'il veut être impartial.

Examinons rapidement quelle était alors la situation. Le député de Toronto-nord, actuellement ministre du Commerce et de l'Industrie, proposa une résolution qu'il développa dans un long discours très éloquent et très persuasif pour déclarer que le Canada devrait prendre sa part dans les questions navales et accepter sa situation. Le chef du Gouvernement d'alors, le très honorable sir Wilfrid Laurier, proposa l'amendement suivant:

Cette Chambre reconnaît le devoir qui incombe au peuple canadien, à mesure que son chiffre de population et ses richesses augmentent, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion maintes fois exprimée par les représentants du Canada que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne serait pas, en ce que concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre a noté avec satisfaction le soulagement que le peuple canadien a apporté aux contribuables du Royaume-Uni en se chargeant du fardeau de grandes dépenses militaires qui pesaient autrefois sur le trésor impérial.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

Le premier ministre actuel a parlé sur l'amendement. A-t-il demandé un referendum au peuple? Il n'en est pas question dans son discours du commencement à la fin. Il suggéra pourtant que le mot "rapide" soit inséré dans la résolution et qu'un alinéa de la résolution soit supprimé. Parlant après lui, le premier ministre a dit alors:

Les propositions qui ont été faites par mon honorable ami le chef de l'opposition sont telles qu'elles peuvent être acceptées par les membres de la droite et je n'ai pas d'objection à ajouter les mots qu'il veut introduire dans la résolution qui sera modifiée ainsi:

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire, destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien.

Ce changement fut fait à la demande du premier ministre actuel et la résolution a été adoptée à l'unanimité par la Chambre sans qu'il soit question d'en référer au peuple. Ceci étant accepté, qu'arriva-t-il? Aimé de ce pouvoir, appuyé par l'approbation unanime du Parlement et sans aucune protection du pays—pas même de la part de M. Bourassa—les ministres du Gouvernement se rendirent à Londres pour assister à la conférence impériale. Les ministres n'étaient pas autorisés à discuter et encore moins à accepter un programme de contribution ou de paiement en argent. Cette résolution exprimait le programme naval permanent et fixé du Canada, comme s'il avait été incorporé dans une loi du Parlement et mis dans les statuts. Ce fut la discussion unanime du Parlement adopté après mûre considération, que les ministres devraient aller en Angleterre consulter l'amirauté, et, sur leur avis et d'après leurs conseils, une loi devrait être soumise au Parlement. Si, avant que la résolution soit adoptée, les honorables députés avaient demandé que le Gouvernement d'alors consulte le pays, il y aurait un semblant de sincérité dans leur prétention actuelle. Mais personne n'en parla, tous furent unanimes pour adopter la résolution.

Quand les ministres furent rendus en Angleterre, qu'arriva-t-il? Ils eurent une conférence avec l'amirauté et le rapport de cette dernière conférence nous renseigne sur ce qui s'y est passé. Ce rapport mentionne que ce que la Nouvelle-Zélande avait offert, ce que l'Australie avait offert et rappelle une résolution adoptée par la Chambre des communes du Canada. Voici le texte:

Le 29 mars, la Chambre des communes du Canada adopta une résolution reconnaissant le devoir du Canada, selon l'accroissement de sa population et l'augmentation de ses richesses, d'assumer, dans une plus grande mesure, les responsabilités de la défense nationale et approuvant toutes dépenses nécessaires destinées à favoriser la prompte organisation d'un service naval canadien, en coopération et en étroite relation avec la marine impériale.

Si l'on considérait le problème de la défense navale impériale seulement comme un problème de stratégie navale, on trouverait qu'on obtient le plus grand déploiement de forces, pour une dépense donnée, en maintenant une marine unique, avec, nécessairement, unité d'instruction et de commandement.

Il était aussi question de contribution à cette époque. Que serait-il arrivé si les ministres d'alors, qui prenaient part à la conférence, s'étaient entendus avec l'amirauté pour verser une contribution comme celle que le Gouvernement propose aujourd'hui? Supposons qu'à cette époque sir Wilfrid Laurier ait accepté de verser une contribution et qu'au lieu de revenir au pays avec un arrangement comme celui qui a été fait alors, il était venu soumettre au Parlement une proposition sous la forme d'un bill, comme le fait le Gouvernement actuel. On n'aurait pas entendu les députés conservateurs parler de la décrépitude de l'Angleterre ni du pressant besoin qu'elle a du concours du Canada pour la construction de ses navires. On aurait entendu tout le contraire; on aurait vu ces mêmes députés conservateurs parcourir le pays, en agitant le drapeau anglais, et en disant partout: "Quelle absurdité que de vouloir envoyer des dreadnoughts en Angleterre; construisons plutôt une marine canadienne; l'Angleterre n'a pas besoin de notre concours; l'Angleterre est en état de pourvoir aux besoins de sa marine et de résister à toutes les flottes du monde réunies."

Si le Gouvernement précédent avait accepté cette dernière proposition d'une contribution, c'est ainsi qu'auraient parlé les députés ministériels d'aujourd'hui; mais ils étaient liées par la résolution votée par la Chambre; ils ne pouvaient pas agir autrement qu'ils l'ont fait, sans manquer à leur devoir. Cette résolution engageait le Gouvernement à nous donner une marine canadienne et c'est pour nous la donner et l'organiser qu'ils sont allés en Angleterre. Qu'arriva-t-il ensuite? L'article 4 du rapport de l'amirauté est ainsi conçu:

Le principal devoir de la prochaine conférence, relativementà la défense navale, sera, par conséquent, de déterminer la forme dans laquelle les différents gouvernements des possessions peuvent le mieux prendre leur part du fardeau de la défense impériale, eu égard aux différentes conditions politiques et géographiques. Considérant les difficultés impliquées, on ne doit pas s'attendre à ce que les dicussions avec les différents ministres de la défense résultent en un plan complet et final de défense navale.

Qu'est-il résulté de tout cela? l'amirauté fit observer qu'il serait difficile de suggérer quelque chose ou formuler des plans sans savoir approximativement quelles sommes le Canada serait disposé à dépenser. Les représentants canadiens exposèrent alors que deux projets pouvaient être soumis: l'un impliquant une dépense annuelle de 400,000 livres, et l'autre, une dépense annuelle de 600,000 livres, non compris, dans les deux cas, le coût du service des pêcheries et des études hydrographiques, mais comprenant l'entretien des chantiers maritimes d'Halifax et d'Esquimalt et le service de la télégraphie sans fil, qui est évaluée à environ 50,000 livres par année.

Le rapport de l'amirauté explique ensuite quels types de navires devront être construits. Tout cela a été fait dans l'été de 1909. L'honorable premier ministre actuel était aussi en Angleterre à cette époque et il est revenu au pays à l'automne. Peu de temps après, les résultats de la conférence furent rendus publics. Le compte rendu des délibérations est daté du 19 août 1909. Le mémoire de l'amirauté porte la date du 20 juillet 1909.

Très peu de temps après le 19 août les arrangements pris par les ministres canadiens étaient généralement connus. L'honorable premier ministre actuel savait parfaitement ce qui avait été fait concernant le service naval du Canada et le 15 octobre il prononce un discours à Halifax. Le "Herald" de cette ville déclara que le premier ministre avait complètement éliminé la politique de ses remarques et qu'il avait louangé, approuvé, et applaudi les arrangements faits par le Gouvernement. Dans ce discours d'Halifax, que j'ai relu hier et qui est un excellent discours, il n'y a pas un mot, du commeucement à la fin, pour laisser entendre que le Gouvernement, avant de proposer une loi navale au Parlement, devrait soumettre la propositon au peuple.

Le 15 octobre 1909, le premier ministre était fortement en faveur de la résolution du 29 mars 1909. Prétendait-on à cette époque que le Gouvernement était tenu d'en appeler au peuple? L'opposition n'y pensait même pas; le chef de l'opposition, qui est aujourd'hui premier ministre, n'en n'avait jamais soufflé mot. Mais lorsque le 10 janvier 1910, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) déposa son projet de loi, on entendit pour la première fois l'opposition réclamer l'appel au peuple. Du mois de mars au 31 décembre de l'année précédente, conservateurs et libéraux de tout le pays, la population entière du Canada, si on en excepte Bourassa et ses partisans, approuvaient le projet du Gouvernement et l'honorable premier ministre lui-même (M. Borden) en avait fait les plus grands éloges à Halifax, le 15 octobre.

C'est quand le bill fut déposé le 10 janvier qu'on entendit parler pour la première fois d'un referemdum. Pourquoi? Parce que Bourassa était entré en scène et avait pris la direction de l'opposition. Depuis cette date jusqu'à ce jour, le parti conservateur est en son pouvoir et il y restera tant qu'il n'aura pas été relégué dans l'opposition. L'honorable premier mi-

nistre a-t-il jamais exposé les raisons pour lesquelles il a renoncé à l'attitude qu'il avait prise le 15 octobre? Quelles sont ces raisons? Lui qui acceptait avec tant d'enthousiasme le projet d'une marine canadienne, le 15 octobre, pourquoi le 10 janvier prétendait-il qu'il fallait soumettre la question au peuple?

M. EMMERSON: L'élection de Drummond-et-Arthabasca avait eu lieu dans l'intervalle:

M. GERMAN: Je crois que l'élection de Drummond-et-Arthabaska n'a eu lieu que l'été suivant. Mais nous avions ici l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Il était le partisan de Bourassa ou Bourassa était son partisan. J'ignore quelle influence exerçait le ministre des Postes (M. Pelletier), mais elle était sans doute considérable. Cet élément commençait à faire son apparition sur la scène politique, l'honorable premier ministre ploya le genou devant lui et il est continuellement resté dans cette attitude depuis. Le cours des événements m'autorisent à parler ainsi.

Les conservateurs nous demandent pourquoi nous n'en avons pas appelé au peuple. Mais quel besoin y avait-il d'en parler au peuple sur une proposition que le Parlement avait voté à l'unanimité et qui était acceptée par tout le pays? Bourassa et ses partisans étaient seuls à protester. Au mois d'octobre le premier ministre d'aujourd'hui avait formellement approuvé la politique du Gouvernement et en appeler au peuple dans ces conditions eut été se moquer de la responsabilité ministérielle et exécutive. Les ministres étaient responsables devant le peuple; ils avaient raison de supposer, et le Parlement était en droit de croire que tout le pays approuvait cette politique. Ils déposèrent un projet de loi basé sur la résolution. Pas une ligne n'en avait été changée; il n'y avait pas un mot dans le bill qui fut en contradiction avec les termes de la résolution. Mais du moment que le bill fut déposé, l'opposition commença à réclamer l'appel au peuple.

Que serait-il arrivé si le Gouvernement avait accordé le referendum? L'opposition d'alors aurait probablement changé d'opinion encore une fois. Si Bourassa leur en avait donné l'ordre, ils auraient sans doute pris une tangente et trouvé un autre prétexte pour blâmer le Gouvernement. Ce dernier refusa l'appel au peuple et il n'y avait pas de raison pour l'accorder. Cette proposition de referendum aurait dû être faite avant l'adoption de la résolution par la Chambre. Après le 29 mars, nos adversaires n'avaient plus le droit de le réclamer. Ils s'étaient engagés à appuyer la proposition; durant tout l'été ils ont maintenu cette attitude et par conséquent, le 10 janvier, ils n'avaient pas le droit de réclamer l'appel au peuple.

Aujourd'hui nous sommes en présence d'un nouveau Gouvernement et d'une nouvelle proposition.

M. PELLETIER: Et d'une nouvelle opposition.

M. GERMAN: Oui, d'une nouvelle opposition, d'une opposition vigoureuse, d'une opposition logique, d'une opposition qui ne dit pas une chose un jour et le contraire le lendemain, d'une opposition qui s'en tient aux résolutions votées par la Chambre et qui ne se laisse pas conduire par Bourassa ou par qui que ce soit.

Nous sommes en présence d'une nouvelle proposition et nous disons avec lord Lansdowne que cette proposition, avant d'être adoptée, doit être soumise au jugement des électeurs pour savoir s'ils l'approuvent ou la condamnent. Il y a beaucoup de nouveaux électeurs dans le pays et ils devraient être appelés à se prononcer.

Le Parlement, à l'unanimité, avait autorisé le Gouvernement à faire un certain arrangement, mais le Gouvernement actuel nous soumet un nouveau projet de loi. Qui a autorisé l'honorable premier ministre à faire l'arrangement qu'il soumet actuellement au Parlement? Ce n'est pas le Parlement actuel, ce n'est pas le Parlement précédent, ce n'est pas le peuple, ce n'est pas même Bourassa. Personne ne l'a autorisé; il s'agit de sa propre initiative; il est absolument sans mandat.

Lorsqu'il exécuta sa volte-face dans l'hiver de 1909-1910, il parla vaguement d'une contribution au gouvernement anglais, mais cette fois il parlait sans mandat; personne ne l'avait autorisé à faire cette offre. Loin d'avoir l'approbation unanime du Parlement, comme la résolution de 1909, la proposition qu'il nous fait en ce moment est combattue par près de la moitié de la Chambre et par plus de la moitié de la population du pays.

Si mon honorable ami est si certain de l'excellence de sa politique, et s'il croit que le peuple va l'approuver, qu'il dissolve le Parlement et qu'il consulte les électeurs du pays. Le très honorable premier ministre a dit l'autre soir que le peuple avait eu l'occasion de se prononcer sur ce projet lors des dernières élections générales. Il ne peut certainement pas croire qu'un homme intelligent va accepter cette affirmation.

La réciprocité a été la seule et unique question débattue au cours des dernières élections générales dans tout le pays, à l'exception, toutefois, de la province de Québec où l'on s'est préoccupé de la loi relative à la marine de guerre. Or, partout ailleurs le projet de la création d'une marine de guerre canadienne a été adopté à

une immense majorité et l'on a relégué à l'arrière-plan la convention de réciprocité. Pourtant, il s'agit ici d'une question nouvelle en tant que les électeurs se trouvent concernés, d'une question d'importance primordiale, non pas tant à raison du montant en jeu, qu'à celle des conséquences possibles et plus que probables qu'elle entraînera. Que constatons-nous? Nous trouvons que M. Bonar Law, qui avait pu se former cette opinion à la suite des entrevues qu'il avait eues avec le très honorable chef du Gouvernement l'été dernier en Angleterre, a dit, le 17 décembre dernier, et j'ai parlé de cela au cours des quelques observations que j'ai faites dans le temps ici même:

Si jamais l'empire doit ne former qu'un tout en réalité aussi bien que de nom, un empire uni et une nation unie, il ne peut atteindre ce but que par un seul moyen: la création d'un système fédératif réel embrassant le Royaume-Uni et toutes les colonies, suivant leur population, contribuant à la défense de l'empire et partageant avec la mère patrie la gloire de gouverner ce dernier.

C'est l'opinion qu'il s'est formée et qu'il n'a pu acquérir qu'à la suite des entretiens qu'il a eus avec le premier ministre du Canada lors de son voyage en Angleterre l'été dernier. Il connaissait alors la nature de ce projet, de cette contribution à la marine de guerre impériale; il a prononcé au mois de décembre dernier des paroles où il déclarait que s'il devait jamais exister un véritable empire britannique et un Royaume-Uni, ce serait à la condition formelle que les colonies contribuassent, à raison de leur population, à la défense de l'empire. Qu'est-ce que cela signifie, si ce n'est une politique de contribution permanente? Eh! bien, monsieur l'Orateur, les propres partisans de l'honorable premier ministre affirment ce que je viens de signaler et qu'ils ont répété en maintes occasions. Je les ai entendus moi-même exprimer cet avis en dehors de cette enceinte et même en cette Chambre. Si c'est là le résultat de cette proposition, ou si cette dernière ne tend qu'à une fin semblable, je dois dire que cette question est très importante, en vérité. S'il en est ainsi, relisons l'opinion qu'exprime quelqu'un dont la haute compétence est reconnue dans des matières de cette gravité. M. A. Lawrence Lowell dans son traité, "The Government of England", dit:

On trouve un autre signe des temps dans la doctrine—qu'approuvent aujourd'hui les meilleures autorités—que le Parlement peut légiférer sur une question nouvelle et d'imtance vitale sans en avoir reçu mandat de la nation.

J'ai dit que Todd et May affirment que le Parlement peut légiférer—ainsi qu'il l'a fait dans le passé—dans le cas de questions d'importance vitale, même si ces dernières n'ont pas été soumises au verdict des électeurs. Mais, monsieur l'Orateur, cette doctrine est surfaite aujourd'hui. L'esprit de la pratique constitutionnelle moderne veut que, s'il se soulève une question d'importance vitale, un gouvernement ne doit pas édicter de législation qui embrasse un principe de cette nature pour l'inscrire aux statuts, avant d'avoir soumis la question aux électeurs pour qu'ils approuvent ou qu'ils condamnent le principe de la loi que l'on veut édicter.

M. CROTHERS: Quand les électeurs de ce pays ont-ils exprimé leur approbation du projet de loi de 1910 relatif à la marine de guerre?

M. BOYCE: Quand ce projet leur a-t-il été soumis?

M. GERMAN: Ce projet n'a pas été soumis au cours d'élections générales à la population de ce pays et les électeurs ne se sont prononcés ni pour ni contre.

M. CROTHERS: Ont-ils approuvé la doctrine que l'honorable député vient de faire connaître?

M. GERMAN: Le principe du projet de loi a été adopté par le vote unanime des représentants du peuple dans le Parlement; on ne vit alors aucun des membres qui siégeaient alors à votre gauche, monsieur l'Orateur, se lever pour réclamer que ce projet fût soumis au peuple. Si les honorables membres de la droite sont fidèles à leurs principes, pourquoi n'ont-ils pas alors, avant que cette résolution fût adoptée, dit: "Vous devez soumettre cette politique à l'approbation du peuple"? En agissant ainsi, ils auraient fait preuve de fidélité à leurs principes, mais ils se sont bien gardés de souffler mot: il en fut ainsi jusqu'au moment où M. Bourassa parut sur la scène et prit le commandement de la barque. Comment ces honorables députés peuvent-ils expliquer les deux attitudes différentes qu'ils ont adoptées? Quelle était la question en jeu en ce Parlement dans le cas de la convention de réciprocité? N'a-t-on pas soutenu hautement alors que le Gouvernement du jour n'avait pas reçu du peuple mandat pour conclure ce traité? J'ai moi-même invoqué ce motif pour expliquer pourquoi je combattais ce projet de réciprocité.

J'ai dit au Gouvernement, alors au pouvoir: Le peuple n'a pas eu l'occasion d'exprimer son sentiment en cette affaire. Il fut un temps—il y a de cela trente ans—où l'on vit toute la population du Canada voter en faveur de la réciprocité, mais les circonstances et les temps sont changés et notre population n'est pas aujourd'hui ce qu'était celle d'il y a trente ans; aussi, devions-nous lui soumettre cette question.

Les honorables membres de la droite—ils siégeaient à la gauche alors—ont dit la même chose; la réciprocité faisait le cauche-

mar de leur sommeil, comme elle prêtait à leurs chants. Ils ont applaudi mes observations, tout comme ils en ont agi à l'endroit de tous ceux qui proclamaient que nous n'avions pas reçu du peuple mandat de décréter cette réciprocité et que le Gouvernement devait consulter les électeurs du pays. C'est encore ce qu'ils ont répété lorsque le projet d'une marine de guerre fut soumis au Parlement. L'honorable premier ministre—alors chef de la gauche—l'honorable ministre du Travail, enfin chacun des ministres de la couronne qui ont pris la parole en cette circonstance et tous leurs partisans qui ont discuté cette question, proclamaient, à ne pas s'y méprendre, que le Gouvernement devait en appeler au verdict du peuple au sujet de la création projetée d'une marine de guerre, et ils ont voté dans ce sens.

L'honorable ministre du Travail a accepté cette proposition. Je lui ai dit alors: Soyez conséquent avec vous-même et affrontez le verdict des électeurs.

M. CROTHERS: Les élections se firent le 21 septembre 1911.

M. TURRIFF: Non sur la question de la marine de guerre.

M. GERMAN: Les conservateurs disaient au Gouvernement d'alors que le peuple ne l'avait pas autorisé d'édicter une législation basée sur la réciprocité. Les anciens ministres relevèrent le gant et les élections générales furent décidées. Que les honorables membres de la droite fassent aujourd'hui preuve d'une égale bravoure. Nos adversaires disaient au Gouvernement du temps: Consultez le pays, non pas seument sur la question de la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis, mais encore sur la question navale. Qu'ils suivent donc aujourd'hui la ligne qu'ils traçaient alors dans la discussion dont j'ai parlé et qu'ils agissent en la façon qu'ils conseillaient à leurs adversaires d'adopter.

Mais, monsieur l'Orateur, comment peuvent-ils se mettre d'accord avec eux-mêmes? Ont-ils la moindre idée de l'attachement à un principe? Tiennent-ils tant soit peu compte d'une action publique uniforme? On serait porté à croire le contraire, à moins qu'ils n'adoptent aujourd'hui la ligne de conduite qui seule—à leur estime—devrait être suivie, remaniement électoral d'abord, et appel au peuple sur cette question ensuite. Ce projet de loi ne sera pas tué dans l'œuf; ce n'est pas là ce que nous désirons. Trois ou quatre mois s'écouleront puis nous aurons des élections générales après l'adoption du projet de loi relatif au remaniement des sièges électoraux. Il faudra trois ou quatre années pour construire trois dreadnoughts et pour les équiper. J'affirme, monsieur l'Orateur, qu'il importe bien plus que le peuple du Canada règle cette question, qu'il n'est opportun de fournir plus tôt ou plus tard trois dreadnoughts à l'empire britannique.

Si nos adversaires ont besoin d'autres renseignements autorisés, qu'ils consultent des écrivains dont l'opinion a du poids; ils constateront alors que tous affirment que lorsqu'il se produit un changement dans l'état de choses qui se rapporte à la représentation et qu'en outre, lorsque le nombre des électeurs a augmenté considérablement, il incombe au Parlement de faire immédiatement des élections dans les nouvelles divisions électorales ainsi constituées. Les auteurs les plus estimés sont d'avis que lorsqu'un parlement doit s'occuper d'une question nouvelle et d'importance vitale, un gouvernement ne doit pas faire adopter de loi s'y rapportant, avant de l'avoir soumise, au préalable, aux électeurs du pays.

Qu'on me permette d'examiner ce que d'autres personnes disent à propos de questions de cette nature. Voici l'opinion exprimé par M. Balfour, le chef du parti conservateur anglais:

M. Balfour, tout en répudiant l'insinuation que le parlement existant, ayant été élu sur une simple question, la guerre du Sud-Africain...

Il s'gissait du parlement élu pour appuyer le gouvernement de M. Balfour.

...devrait être dissout lorsque la paix aurait été conclue, a refusé d'accorder du temps qu'on aurait employé à discuter la question de l'admission en franchise des denrées alimentaires, sous le prétexte que la constitution ne permettait pas au parlement d'étudier cette question avant que cette dernière ne fût soumise au peuple dans des élections générales, et qu'il ne serait pas sage pour la chambre de discuter un sujet qui échappait à sa juridiction.

Les honorables députés veulent-ils connaître l'opinion d'un homme dont l'autorité l'emporte sur celle de M. Balfour, le chef du parti conservateur à la chambre des communes britanniques? Je trouve dans "Constitutionnal History" ouvrage que May a publié, qu'en parlant de l'attitude prise par sir Robert Peel dans le cas des lois relatives au blé d'Inde, cet auteur dit:

On a accusé sir Robert Peel d'avoir trahi son parti dans cette affaire des lois relatives aux céréales, mais les circonstances ne l'auraient pas obligé avec autant d'urgence que celles qui se sont produites dernièrement, de dissoudre le parlement et d'obtenir du pays le mandat nécessaire avant de prendre action.

Tout le droit constitutionnel a été perfectionné graduellement. Les actes positifs des principaux hommes d'Etat ont une répercussion très marquée sur l'opinion publique et font voir ce qui devrait être ou non la pratique constitutionnelle. M. Balfour, discutant le projet de loi relatif aux finances à la chambre des communes britanniques en juin 1910, après que ce

bill eut été rejeté par la chambre des lords, disait—volume 15 du hansard anglais de 1910, page 1187:

Nous ne remplissons pas le devoir que nous impose la constitution dont nous avons hérité, si nous laissons à la majorité de cette chambre, sans que le peuple n'ait approuvé délibérément ces modifications, de mettre celles-ci en vigueur grâce à l'aide donnée par les chefs d'une autre chambre. C'est là un des vices de la constitution du pays et il devient nécessaire de nous en garder.

Il discutait la motion présentée par M. Asquith après que les lords eurent rejeté le projet de loi relatif aux finances.

J'en arrive maintenant à citer l'opinion de quelqu'un dont l'autorité ne saurait être mise en doute, si je me trompe, lorsqu'il s'agit de savoir si une question de cette nature doit être soumise au verdict du peuple, je veux parler de l'opinion exprimée par un homme dont la compétence en ces matières est reconnus de tous, de celle de Landsdowne qui fut déjà gouverneur général du Canada et qui remplit aujourd'hui la fonction de chef des conservateurs à la chambre des lords britannique. Après avoir discuté le projet de loi relatif aux finances, il a proposé cette modification qui ressemble grandement à une partie de ce que comporte la contre-proposition soumise à la Chambre et que nous discutons maintenant:

Il n'y a pas lieu pour cette Chambre de donner son assentiment à ce projet de loi tant qu'il n'aura pas été soumis au jugement des électeurs du pays.

Il s'agissait du projet de loi relatif aux finances déposé par Lloyd à la chambre des communes britannique en 1909. A l'appui de sa proposition, lord Lansdowne a dit:

Il vous faut considérer ses résultats tels qu'ils doivent affecter toutes les classes de la société, et les principes qui en font la base, et il vous faut considérer si le peuple du pays a été consulté à ce sujet. Si vous constatez que les résultats seront probablement désastreux et que les principes qui en font la base, que nous découvrons non seulement par les déclarations officielles des membres du gouvernement, mais aussi par les explications plus indiscrètes des prétendus partisans du gouvernement, sont pernicieux et que la question, dans son ensemble, n'a jamais été soumise au peuple du pays, alors j'ose affirmer que Vos Seigneuries ont évidemment pour devoir—non pas de décréter l'extinction finale du bill,—car ce n'est pas ce que nous proposons, mais d'insister pour qu'avant qu'il devienne loi une expression autorisée de l'opinion des électeurs du Royaume-Uni nous soit parvenue à ce sujet.

C'est là le plus haut tribunal du Royaume-Uni. Les hommes qui ont adopté cette résolution constituent la cour suprême d'appel pour la Grande-Bretagne et l'Irlande. Cela étant, pourquoi leur déclaration au sujet de la saine législation constitutionnelle ne serait-elle pas tout aussi autorisée. Il n'y a aucun doute qu'il en soit ainsi. En tant qu'il s'agit des honorables membres de la droite, cette autorité devrait être décisive à leur point de vue. Le gouvernement libéral de M. Asquith accepte alors la proposition des lords. Il a fait exactement ce que le gouvernement de sir Wilfrid Laurier avait fait en 1911. Sir Wilfrid a accepté la recommandation faite en cette Chambre par les conservateurs à l'effet qu'il devait en appeler au peuple. M. Asquith a accepté la recommandation faite par les lords, à l'effet qu'il devait en appeler au peuple et obtenir le mandat du peuple sur la question du bill des finances. Je dis aux honorables membres de la droite: Soyez également courageux et faites de même. Le plus haut tribunal judiciaire en Angleterre a déclaré que c'est là la pratique constitutionnelle et que cela devait être fait. M. Balfour, le principal homme d'Etat conservateur de la Grande-Bretagne, fait la même déclaration; les honorables membres de la droite ont aussi fait la même déclaration.

Mettez en pratique les recommandations que vous avez faites. Adoptez le bill de remaniement, soumettez la question au pays; obtenez un mandat du peuple; puis, si vous avez l'appui des électeurs du pays, s'ils approuvent cette proposition, vous reviendrez nantis de l'autorisation d'inscrire cette législation dans nos statuts. Mais demandez l'opinion du peuple et, lorsque vous aurez cette opinion, je doute beaucoup que vous ayez l'autorisation d'inscrire cette législation dans nos statuts. Comme je l'ai déjà dit, votre bill n'a pas besoin d'être tué et il ne le sera pas; il peut être retardé de trois ou quatre mois. Je soutiens qu'il y a une autorité et une puissante autorité qui devrait forcer ces messieurs à en appeler au peuple. C'est la véritable pratique constitutionnelle; il est d'accord avec les dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et nous ne devons pas mettre entièrement en oubli ces dispositions. Si nous les mettons en oubli maintenant, nous pourrons les mettre en oubli à l'avenir. Autant vaudrait les biffer du statut, si nous ne voulons pas les mettre à exécution fidèlement, honnêtement et légalement. Les honorables membres de la droite sont allés très loin dans leurs assertions relatives au problème naval, tel qu'il existe maintenant en vertu de nos lois, ils disent que c'est une marine séparatiste. Ils disent que cela rompra les liens qui retiennent ensemble l'empire britannique.

Quelques DEPUTES: Parfaitement.

M. GERMAN: Les honorables députés persistent dans cette idée. Pour ma part, je m'enorgueillis du fait que nous avons dans les statuts du Canada une loi qui crée une marine canadienne, et ces messieurs n'oseront pas l'abroger. Je m'enorgueillis d'accepter dans mon programme, et je crois pouvoir dire que nous nous

enorgueillissons d'accepter comme notre programme la résolution de 1909 et les paroles de l'amirauté britannique contenues dans son rapport publié durant l'été de la même année. Et, monsieur l'Orateur, avec ce programme, rallié autour de notre noble chef, avec le drapeau britannique, nous combattrons pour la plus grande prospérité et l'unité constante et perpétuelle de l'empire.

M. W. G. WEICHEL (Waterloo-nord): Monsieur l'Orateur, en ma qualité de jeune membre du Parlement, n'ayant que depuis peu l'avantage d'occuper un siège en cette Chambre, j'ai quelque peu hésité avant d'exprimer mes vues sur la question qui est aujourd'hui discutée à fond dans toute l'étendue du Canada, et qui, dans mon opinion, comme dans l'opinion de beaucoup d'autres, est l'une des questions les plus graves qui aient été soumises au peuple canadien depuis la Confédération. Je serai bref dans mes remarques, et mon attitude dans le présent débat ne sera pas celle d'un critique des orateurs qui m'ont précédé, pas même de mon ami "German" (Allemand) de Welland. Et je crois que c'est la première fois en cette Chambre qu'un Allemand succède à un Allemand au cours d'un débat. Mon attitude dans ce débat est celle d'un homme qui, après avoir attentivement écouté le discours prononcé par le très honorable premier ministre, et aussi celui du très honorable chef de l'opposition, en est venu à une conviction, et cela après mûre délibération, sur cette très grave et très importante question. Le premier ministre, dans discours éloquent, prononcé il y a quelques semaines, a donné à la Chambre avis qu'il présenterait un bill en vertu duquel le Parlement serait appelé à donner $35,000,000 pour contribuer à la défense de l'empire. Un secours immédiat doit être donné, et il demande au Parlement d'adopter ce bill, avec l'entente distincte qu'un programme permanent sera soumis plus tard. Le très honorable chef de l'opposition, dans un éloquent discours, a proposé de créer une marine canadienne en Canada, manœuvrée par des marins canadiens, ayant une escadre sur l'Atlantique et une autre sur l'océan Pacifique. Les deux partis comprennent qu'il faut faire quelque chose. Le chef du Gouvernement, qui a dit à la Chambre qu'il avait reçu de l'amirauté de la Grande-Bretagne des renseignements au sujet de la situation actuelle dans ce pays, est convaincu que vu ce qu'il a entendu dire au sujet du sérieux état de choses qui semble exister là dans le moment, nous devons offrir immédiatement notre contribution à l'empire.

A mon avis, il n'y a pas une grande différence d'opinion entre les deux partis sur cette question. Il me semble que la seule différence est que le Gouvernement est prêt à agir immédiatement et à ne rien risquer, tandis que l'opposition a pour programme de conseiller des retards et d'attribuer le moins d'importance possible au danger qui semble exister pour la marine britannique. Monsieur l'Orateur, je suis et je serai toujours en faveur de la paix. La paix en tout temps, sans cependant abaisser la dignité de la nation, est à mon avis un principe que nous devrions soutenir en tout temps. De grandes nations sont aujourd'hui engagées dans une course effrénée pour avoir la suprématie navale. Les rédacteurs des journaux à sensation, les fabricants de canons, de fusils et d'autres engins meurtriers, échauffent les passions des habitants des diverses contrées chrétiennes, les incitant à se jeter les uns sur les autres à la moindre provocation. C'est une honte qu'en ce vingtième siècle les causes de différend ne puissent être réglées au moyen de l'arbitrage. Nous savons qu'en Europe les masses sont écrasées sous le fardeau du militarisme. Lorsque la guerre est déclarée, lorsqu'a lieu la mobilisation, quels sont les hommes qui sont appélés à soutenir le choc des batailles? Des hommes haut placés dans la société? Oui, dans une certaine mesure, mais, monsieur l'Orateur, les masses constituent 90 p. 100 de la population et c'est chez les masses, c'est dans les rangs des ouvriers et des travailleurs que vous prenez vos recrues. Ce sont ces gens qui doivent se tenir debout sur le champ de bataille et recevoir les balles meurtrières. Un non énergique prononcé par chaque travailleur dans le monde entier, comme réponse à tout belligérant règlerait une fois pour toutes cette question et le désarmement s'en suivrait peu de temps après. Les organisations ouvrières sont uniformément opposées à la guerre. Le clergé pourrait très bien rivaliser avec elles pour cette distinction, s'il n'y avait chez ses membres des gens qui ne sont pas aussi fortement opposés au militarisme, ceux par exemple qui sont occupés à la fabrication des fournitures de l'armée et de la marine et du matériel de guerre et, en général, les membres de l'aristocratie.

Afin de prévenir les conflits armés, on a parfois présenté de la part des sociétés en faveur de la paix des plaidoyers en faveur de l'arbitrage entre gouvernements. Individuellement des philanthropes ont multiplié leurs efforts. La tendance des gouvernements a été de limiter l'arbitrage aux différends de peu d'importance, tandis que les questions plus importantes sont livrées en pâture aux journaux à sensation, aux passions populaires et à la geurre. A mon avis, le désarmement est entre les mains des masses. Qu'elles refusent de se laisser entraîner par les menaces de guerre; qu'elles restent sourdes aux roulements de tambours et aident leurs gouvernements respectifs à promouvoir

une saine législation, cela est, à mon avis, fortement à désirer. Voyez le cas de la Suède et de la Norvège. Il y a quelques années la Norvège, à la grande surprise de la Suède, renonça à l'union. L'aristocratie et les militants de la Suède firent appel aux passions du peuple, lui conseillant de prendre les armes. Mais les organisations ouvrières eurent quelques réunions et adoptèrent quelques résolutions déclarant formellement que si leurs membres étaient appelés sous les armes, ils refuseraient de servir. Ceci eut l'effet désiré et la conséquence en fut que ces deux pays, au lieu de se faire la guerre, vivent maintenant en paix et songe à conclure une alliance pour la protection de leurs intérêts mutuels.

Depuis deux ou trois ans, certains journaux ont été constamment occupés à s'efforcer de démontrer que l'Allemagne a l'intention de guerroyer contre l'Angleterre. D'autres, dont les idées sont probablement plus saines n'hésitent pas à dire au peuple que les journaux à sensation et les fabricants d'armes ont contribué pour beaucoup à fomenter les passions et la haîne entre ces deux peuples. Monsieur l'Orateur, pourquoi choisir l'Allemagne?

Que dit-on de l'Italie avec sa flotte merveilleuse? Et la France qui organise aujourd'hui une marine magnifique? Et la Russie qui se relève des pertes désastreuses qu'elle a subies dans sa guerre avec le Japon? Et les Etats-Unis, qui aujourd'hui occupent, je crois, le troisième rang dans la liste des puissances maritimes? Et que dire de ce petit royaume insulaire du Japon, dont le peuple, nous le savons, est composé de guerriers dont la valeur est reconnue sur terre comme sur mer? J'occupe une position plutôt unique parmi les 221 représentants du peuple canadien en cette Chambre. Je suis, monsieur l'Orateur, d'origine germanique, et je suis fier, excessivement fier des progrès accomplis par la nation allemande depuis quarante deux ans. Une nation qui, en littérature, a donné à l'univers les œuvres de Goëthe, de Schiller et de beaucoup d'autres, qui reste émerveillée des prodigieuses compositions de Beethoven, Mendelssohn, Mozart, Haydn, Lizst et Wagner, pour les œuvres musicales; une nation qui figure au premier rang dans la science, les arts, la médecine, la littérature et la philosophie, doit commander le respect, et je suis certain qu'il n'y a ici ce soir personne qui doutera de la vérité de cette assertion. Quatre-vingt dix p. 100 des gens de Waterloo-nord que j'ai l'honneur de représenter font remonter leur origine à l'Allemagne. Venez avec moi, monsieur l'Orateur, dans mon collège électoral et je vous montrerai ce qui a été accompli par l'industrie et l'énergie allemandes. Nos cultivateurs sont prospères et contents. Ils sont heureux de vivre aujourd'hui dans un pays protégé par l'Union Jack, ce qui est pour eux une garantie de liberté de parole et de liberté de conscience. Les centres manufacturiers de ma division électorale sont aujourd'hui de vraies ruches industrielles.

Berlin, qui a une population de 18,000 habitants, entretient 133 manufactures, tandis que Waterloo, qui ne se trouve qu'à une faible distance, montre avec orgeuil 33 établissements industriels. La prospérité, l'esprit d'économie et l'énergie ont fait de North-Waterloo un jardin, et ce résultat doit être principalement attribué à la persévérance de ces habitants d'origine allemande. Ils ont du respect pour les coutumes et les traditions allemandes et sont fiers des splendides progrès du pays de leurs ancêtres. Ils se rendent aussi compte que, sous l'égide des institutions britanniques, ils ont pu vivre en paix depuis un siècle, tandis que d'autres nations moins fortunées ont été engagées dans des guerres. Ils comprennent aussi que dans nul autre pays du monde ils ne pourraient jouir de plus de liberté qu'au Canada. Le développement, la prospérité et le progrès de l'Allemagne, dont l'histoire n'offre pas d'exemple, proviennent de ce que l'enseignement professionnel dans ses écoles en a fait une nation d'hommes d'affaires accomplis. Tout à point en toute chose, tel est aujourd'hui le cri de ralliement des Allemands, et au point de vue commercial, c'est probablement la cause du ressentiment qu'on témoigne à cette nation.

Un autre grand facteur du développement de cet empire merveilleux, c'est qu'en Allemagne les services d'utilité publique sont la propriété de l'Etat auquel ils ont rapporté un énorme revenu. Un autre facteur—et je touche ce soir à des sujets délicats—c'est la vie domestique en ce pays ou la mère allemande règne en souveraine au foyer, sans s'occuper des affaires de l'Etat ni adopter les tactiques combatives de ses soeurs d'Angleterre. Monsieur l'Orateur, détruire la paix et la sainteté de la vie domestique c'est saper irrémédiablement les bases mêmes de l'empire. Je crois sincèrement que l'Allemagne veut la paix, mais il y a autre chose à considérer, il y a un autre aspect de la question. Puisque les autres nations augmentent leurs armements il s'ensuit naturellement que la Grande-Bretagne doit être prête à toutes les éventualités.

J'ai écouté avec un vif intérêt les députés des deux côtés de la Chambre qui ont pris la parole sur le bill naval. Sauf un membre de la gauche, ils ont tous été d'accord à dire que le premier lord de l'amirauté ne voit à l'heure qu'il est aucun danger pour la Grande-Bretagne, en

M. WEICHEL.

ce qui concerne la flotte anglaise. Souffrez que je lise un passage ou deux du discours qu'a prononcé dans la Chambre des communes d'Angleterre, le lundi 22 juillet 1912, M. Winston Churchill, lorsqu'il a déposé le budget de la marine:

Quant aux flottes et à la guerre navale, il est deux choses qui les différencient des armées et de la guerre sur terre, la première, c'est l'effroyable soudaineté avec laquelle un combat naval peut entrer dans sa phase décisive. Nous voyons sur le continent européen de grandes armées appartenant à des nations habitant des deux côtés de frontières politiques; cependant, elles habitent et elles ont habité là pendant toute une génération dans la paix et la tranquillité. Mais entre ces armées et un choc décisif intervient nécessairement une période de temporisation qui remplit le rôle de puissant tampon, de bande de sûreté. Je veux parler des grands préparatifs de mobilisation, dont les premiers indices doivent être observés et qui, une fois commencés, condamnent à l'inertie l'industrie des deux pays et se font sentir dans tous les actes de la vie nationale. C'est ainsi que, pendant toutes ces années-là, des nations peuvent habiter l'une près de l'autre avec les formidables armées sans être en proie à des inquiétudes injustifiables au sujet d'une attaque immédiate. Mais rien de cela ne s'applique aux flottes. La flotte qui, hier, était réunie pour les manœuvres était absolument en état de livrer un combat dès que les munitions auraient été apportées et placées près des canons. Et cela est vrai de toutes les grandes flottes de l'univers.

Plus loin, il ajoutait:

Force m'est de dire, contemplant de loin, de plus loin que les fins du présent crédit, le spectacle que l'Europe et l'univers offrirent lors du développement de la puissance des états qui a jusqu'à présent été surtout calculé au point de vue des forces navales et lorsqu'il y aura plusieurs grandes puissances possédant toutes des flottes formidables, force m'est de dire que la situation de l'Europe et de l'univers semble recéler plus de germes de danger que la période de temps qui s'est écoulée au cours de notre vie.

Après la lecture de ces deux passages, pour ma part, lisant entre les lignes, j'ai été pleinement convaincu que M. Winston Churchill entrevoyait un danger à l'horizon, et par conséquent, je ne saurais tomber d'accord avec les membres de la gauche qui déclarent qu'ils ne voient rien dans les discours du premier lord de l'amirauté qui dénote que la Grande-Bretagne ait des raisons de s'alarmer. M. Churchill dit que de nos jours, en Angleterre, la paix de l'empire est purement factice; il soutient que la nation reçoit sa nourriture par mer, qu'elle est désarmée; qu'elle possède une très faible armée et que, de fait, elle est la seule nation d'Europe qui n'ait pas une grande armée. Il prétend donc que ce sont là des faits qui justifient la prépondérance navale anglaise aux yeux de l'univers.

Il y a quelques semaines, le représentant de Wellington-sud (M. Guthrie), que je tiens en haute estime, a défié le ministère de soumettre un bill de remaniement de la carte électorale, puis de consulter le peuple sur cette question. L'honorable député était-il sincère ou ne parlait-il que pour la galerie? Je lui rappellerai que dans l'ouest d'Ontario, où j'habite, le projet d'un don à l'Angleterre est approuvé dans toute la région. La nation canadienne veut rétribuer les services rendus, plutôt que d'entreprendre de construire des flottes et de trop favoriser les aspirations militaristes dans tout le pays. Combien d'hommes d'équipage le représentant de Wellington-sud trouverait-il dans l'active ville de Guelph? Combien en trouverait-il dans Wellington-sud? Combien pourrais-je en trouver dans l'industrieuse ville de Berlin et parmi les cultivateurs allemands de Waterloo-nord? Nos concitoyens sont trop affairés à l'heure qu'il est pour s'enrôler dans la marine. Et l'expérience de l'ancien Gouvernement avec le "Niobé" et le "Rainbow" devrait servir d'avertissement au ministère, l'empêcher d'entreprendre trop à la fois et le porter à faire des actes qui lui permettront de conserver sa propre estime et de récompenser sur le contribuable anglais qui, dans le passé, a supporté tout le fardeau de la défense.

L'autre soir, j'ai été bien aise d'appuyer le projet de résolution du premier ministre. Il est de notre devoir évident de faire quelque chose, et aucune nation qui se respecte ne se soustrairait à l'obligation de maintenir la paix à tout prix. Nous devrions consentir à faire quelque chose. Nous retribuons les gardiens de la paix dans nos villes et nos cités. Pourquoi hésiterions-nous à payer pour la protection de notre pays et pour l'entretien du plus grand gendarme qu'il y ait aujourd'hui dans l'univers, la flotte anglaise? Nous sommes trop occupés à développer les ressources naturelles du pays, à construire des chemins de fer et à creuser des canaux, à fonder des villes et des cités pour penser au militarisme et aux flottes. Si le Canada doit devenir une nation, il ne lui est plus possible de s'en tenir à une politique d'isolement.

D'aucuns peuvent croire que nous pouvons sur ce continent réaliser nos destinées en paix, mais je doute que ce rêve passe jamais dans le domaine de la réalité. Nous avons des intérêts vitaux dans tout l'univers. En 1910, notre commerce maritime d'exportation et d'importation avec l'empire britannique et les autres pays, sauf les Etats-Unis et le Mexique, s'est élevé à $337,676,851 et à $277,676,850 avec l'empire britannique seulement. Notre commerce maritime, entrées et sorties, à été de 20,814,313 tonneaux, non compris le

cabotage et la navigation à l'intérieur. N'y a-t-il pas aussi des intérêts canadiens en jeu sur le Pacifique, lorsque la Chine sort de son long sommeil, que le commerce avec le Japon fait concevoir de grandes espérances et que le grand canal de Panama s'ouvrira bientôt? Il est avéré que le Canada à l'heure qu'il est ne peut pas divorcer avec la mère patrie et avec l'empire. Nous devons, il est vrai, être jaloux de nos privilèges et de nos libertés, et nous devons à tout risque maintenir notre rang d'état autonome dans l'empire; néanmoins, nous devons aussi tenir compte de l'intérêt de l'empire lui-même. Nous devons développer nos ressources, organiser la défense de nos frontières, perfectionner nos moyens de transport par terre et par eau, afin de toujours faire face aux besoins croissants du Canada, si nous désirons devenir une grande nation. Mais si ce sont là nos espérances, nous ne devons pas oublier que les conditions essentielles sont la stabilité et la sécurité de l'empire.

Un auteur a dit un jour qu'une nation ne peut être en sureté qui si son armée est proportionnée à ses possessions. La nation anglaise est une nation maritime et c'est surtout du côté de la mer qu'elle peut être attaquée. Elle dépend de la mer pour sa subsistance. Elle possède la moitié de la marine marchande du globe et près de la moitié du commerce mondial est transporté dans des navires battant le pavillon anglais. Il est donc raisonnable de croire qu'elle doit avoir une flotte puissante pour protéger ses énormes intérêts. Il fut un jour où la prépondérance maritime de la Grande-Bretagne était incontestée, mais il n'en est plus ainsi. D'autres nations sont devenues puissantes et jettent des regards d'envie sur ses possessions coloniales. Il est oiseux de penser à la paix, lorsque nous voyons avec quel empressement fiévreux les autres nations augmentent leurs forces. A mon avis, il est un péril beaucoup plus grand que le péril européen. Je puis me tromper, et je l'espère, mais je comprends que le péril jaune est pour nous plus à craindre que le péril européen.

Je ne suis pas un diplomate et je ne connais pas les secrets des alliances et des traités entre les nations. Pour ma part, je ne vois pas quel profit la Grande-Bretagne peut tirer d'une alliance avec le Japon. Je préférerais de beaucoup voir une alliance entre la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la France et les Etats-Unis. Une entente amicale entre ces grandes et puissantes nations chrétiennes serait une garantie de paix perpétuelle. Qu'on détruise la flotte anglaise et vous me direz, monsieur l'Orateur, ce qu'il adviendrait de la doctrine tant vantée de Munroe. La flotte anglaise voit aujourd'hui à la protection de tout ceux qui vivent à l'ombre de l'Union Jack.

Nos voisins du Sud sont presque aussi intéressés que le Canada au maintien de la flotte. Quant à moi, j'ai foi en la doctrine d'un seul empire et d'une seule flotte. Une escadre sur le Pacifique et une autre sur l'Atlantique, cela paraît bien en théorie, mais cela ne vaut rien au moment du danger. On nous assure qu'un programme naval durable sera soumis au peuple plus tard. Dans l'intervalle soyons fidèles à nos déclarations de loyauté. Faisons quelque chose pour regagner notre propre estime. En accomplissant leur tâche, les autres colonies nous ont fait rougir. Pourquoi le Canada grand et prospère tirerait-il en arrière? Nous sommes fiers de notre patrimoine, de notre histoire et de notre empire. Des regards jaloux surveillent le développement de nos ressources naturelles.

Notre avenir est uni à celui de la mère patrie. Elle a veillé sur le Canada et l'a protégé lorsqu'il était jeune, et maintenant que nous sommes arrivés au rang de nation, il sera mieux pour nous de rester fermement attachés au Union Jack. L'Angleterre a confiance en nous, et elle le prouve en nous envoyant généreusement son argent pour développer nos ressources. Nous devons beaucoup à l'Angleterre. Bien que je sois d'origine allemande et fier de mes ancêtres, je suis encore plus fier d'être canadien et sujet britannique.

A mon avis, cette question ne doit pas être une question de parti. Elle est beaucoup trop sérieuse pour en faire un engin politique. Nous voulons la paix et nous sommes prêts à payer pour la conserver le prix qu'il faudra, quel qu'il soit. La guerre est inhumaine. Elle est dégradante. Il y a des temps où elle peut devenir nécessaire. La guerre actuelle des Balkans peut être citée comme exemple. Il y a eu provocation et les alliés ont remporté la victoire sur les Turcs, qui depuis longtemps étaient une source de difficultés en Europe. L'arbitrage devrait régler toutes les questions en dispute entre les nations. Si on ne peut en arriver là, alors rendons par tous les moyens possibles la marine anglaise tellement forte que toutes les nations comprennent qu'elle est capable de présenter un front solide, appuyée comme elle est par un peuple enthousiaste et par une marine assez puissante pour défendre notre commerce, nos familles et nos foyers.

Le Canada ne peut pas se défendre seul. Le Canada est un grand pays et ses habitants sont braves et résolus. Mais que peut-il faire par lui-même pour défendre ses immenses intérêts dans le continent nord de l'Amérique, sur l'Atlantique et sur le Pacifique? Combien de temps pourrions-nous résister aux 100,000,000 d'Américains au sud de nous, ou aux 40,000,000 de Japonais qui voudraient être les maîtres de l'océan Pacifique? Notre population dépasse à peine 7,000,000 d'âmes dans un pays qui peut en contenir 100,000,000, et les faire vivre avec aise et avec confort.

M. WEICHEL.

Mais, de l'autre côté de l'océan Pacifique, il y a la race jaune qui est entassée sans espoir de salut, et doit tôt ou tard chercher d'autres pays. Nous voulons conserver le nôtre à la race blanche, et nous avons plein droit d'agir de façon à atteindre ce but. Demandez à l'habitant de la Colombie-Anglaise ce qu'il pense à ce sujet. Il vous dira que le danger vient de ce côté-là.

On a parlé beaucoup d'autonomie et de droits, et pas assez de devoirs et de responsabilité. A mon avis, le principe de l'autonomie locale est définitivement reconnu, et aucune personne sérieuse ne peut songer à le mettre en doute. De deux choses l'une, ou le Canada est une partie de l'empire ou il ne l'est pas. Nous ne pouvons pas plus longtemps rester honorablement à ne rien faire et laisser l'Angleterre porter tout le fardeau.

L'intérêt suprême de l'empire britannique est la paix du monde. Nous accueillerons tous avec joie la nouvelle que les puissances ont décidé de proposer le désarmement. Mais tant que les nations persisteront à s'armer jusqu'aux dents, il sera du devoir de la grande nation anglaise de rester sur le qui-vive, toujours prête à défendre ses droits et à maintenir contre toute agression l'intégrité et la stabilité de l'empire.

Le sort du Canada est lié à celui de l'empire. Notre succès et notre prospérité seront assurés si nous lui restons fidèles dans la détresse comme dans la prospérité. J'espère vivre assez longtemps pour voir le Canada devenir une grande nation, une nation jouant un rôle important dans tout effort qui sera fait pour amener une meilleure entente entre les nations chrétiennes du monde. Le Canada a une destinée glorieuse devant lui, lié comme il l'est aux autres parties de l'empire par un lien indissoluble qui assurera la paix et la prospérité du monde.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Monsieur l'Orateur, comme je serai peut-être long et qu'il est maintenant onze heures, peut-être l'honorable premier ministre me permettra-t-il de proposer le renvoi du débat.

Quelques DEPUTES: Parlez! parlez!

M. CARVELL: Je m'étais entendu avec le whip conservateur ce matin pour que la séance soit levée à onze heures, mais si les honorables membres de la droite ne veulent pas respecter cette entente, naturellement, je serai obligé de commencer mon discours. Je ne crois pas cependant qu'ils me demandent de le terminer ce soir, ce que je ne pourrais pas faire à moins de le raccourcir considérablement.

Quelques VOIX: Parlez.

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur, je félicite mon honorable ami de Waterloo-nord (M. Weichel) du discours véritablement éloquent qu'il a prononcé ce soir, et surtout parce qu'il a exprimé des sentiments que doivent partager tous les autres membres de cette Chambre. Je le félicite d'autant plus que je comprends, jusqu'à un certain point, la situation particulière dans laquelle il se trouve en étant obligé de parler sur un sujet aussi important, surtout lorsque presque tous les membres de son parti qui ont discuté cette question, non seulement au cours du débat actuel, mais depuis l'année 1910, ont défendu la politique qu'ils prêchaient en se basant sur ce qu'ils appellent le péril allemand. Je comprends donc l'embarras que cela pouvait causer à mon honorable ami, et je crois qu'il s'en est tiré d'une façon magistrale. Je ne voudrais pas dire ni même insinuer quoi que ce soit de désagréable à son adresse, mais je crains que sa logique ne soit pas à la hauteur de ses sentiments au sujet de la paix et de la bonne entente qu'il désire voir régner dans le monde en général et dans le Canada en particulier.

Tout en nous invitant à prendre des mesures pour notre protection, et notamment en vue de la protection de notre côte du Pacifique, il semble d'avis qu'il n'est pas du devoir des Canadiens de se protéger ni sur le Pacifique ni sur l'Atlantique; en d'autres termes il se joint aux nationalistes et soutient que nous devrions nous contenter d'engager des mercenaires pour faire cette besogne pour nous. Je sais que tel n'est pas le sentiment intime de l'honorable représentant de Waterloo-nord. Je me rends trop compte de sa disposition chevaleresque; je connais trop bien l'esprit chevaleresque de la grande race dont il descend. Je n'ai jamais entendu parler d'un Allemand qui songeât à engager quelqu'un pour se battre à sa place. S'il est un trait recommandable du peuple allemand, c'est que chacun prend les armes pour la défense de la patrie, et ne cherche pas à se décharger de ce devoir sur aucun autre.

Mon honorable ami est chagrin de voir qu'on fait de cette question une question de parti. J'en suis chagrin comme lui. Je vois rire l'honorable directeur des Postes (M. Pelletier), et pourtant c'est la vérité. Il n'est personne en cette Chambre qui s'en plaigne plus que l'honorable directeur général des Postes. Je crains fort qu'il n'en éprouve encore plus de chagrin à l'avenir qu'il n'en a éprouvé dans le passé. Il s'applique avec un admirable courage à faire croire à la population de Québec qu'elle n'a rien à craindre de cette initiative parlementaire. L'honorable ministre, si je ne me trompe, est le principal propriétaire et directeur d'un journal dans la province de Québec.

Un DEPUTE: Nommez-le.

M. CARVELL: Je ne suis pas trop sûr de ma manière de prononcer les mots français, mais autant qu'il m'est possible de le faire, je crois que c'est l'"Evénement." Dans un numéro récent, je relève quelques phrases que je recommande à l'attention de la Chambre en général et de l'honorable directeur général des Postes en particulier. Je lui demanderai s'il n'est pas un peu las de la situation actuelle, s'il n'aimerait pas voir cette question enterrée et une autre discutée de préférence?

M. PUGSLEY: Quelle est la date de ce journal?

M. CARVELL: Je n'ai pas la date, ce que j'ai n'est qu'une traduction, mais ce texte a paru récemment. Il s'agit de la proposition du Gouvernement de verser à la Grande-Bretagne une contribution de $35,000,000 et le directeur général des Postes y déclare que ce n'est qu'un simple cadeau.

M. PELLETIER: Je déclare maintenant que ce n'est pas là mon organe, et je l'ai déjà affirmé plusieurs fois en cette Chambre.

M. CARVELL: Et bien, voilà ce que déclare l' "Evénement"; l'honorable ministre va-t-il déclarer qu'il n'est pas actionnaire dans cette compagnie?

M. PELLETIER: Je n'y possède pas une seule action.

M. CARVELL: Va-t-il affirmer qu'il n'en est pas un directeur?

M. PELLETIER: Comment puis-je être un de ses directeurs, si je n'y détiens pas d'actions?

M. CARVELL: J'insiste pour avoir une réponse; l'honorable ministre va-t-il me la donner?

M. PELLETIER: Je ne suis ni directeur, ni actionnaire.

M. CARVELL: L'honorable ministre était-il un des directeurs à la date du 21 septembre 1911? L'honorable ministre garde maintenant le silence. Il n'est pas le premier homme politique qui se soit retiré de la direction d'un journal en devenant ministre. Beaucoup d'autres l'ont fait avant lui; mais dans ces conditions le journal n'en continue pas moins à s'inspirer de leurs idées. Comme l'honorable ministre, en gardant le silence, reconnaît qu'il était directeur avant d'être nommé pour siéger au Parlement, je le prie de prendre connaissance ce que publie son journal:

Ce n'est qu'un simple cadeau. Vous n'en entendrez plus jamais parler. Soyez sans crainte. Les Anglais engageront des hommes à 25 cents par jour et les femmes canadiennes ne se verront pas enlever leurs fils et leurs frères. Quant à l'argent nécessaire, l'Ontario le fournira, et l'Ouest le fournira. On n'arrachera pas vos fils de vos foyers, comme l'infernal Laurier voulait le faire.

Il ne faut pas s'étonner si le directeur général des Postes, lorsque cette question vient sur le tapis, parle de s'en débarrasser. Mais, monsieur l'Orateur, nous n'en sommes pas encore débarrassés, et quel que soit le désir de l'honorable directeur général des Postes, de l'honorable représentant de Waterloo-nord et de tous les membres de la droite, nous n'en sommes pas débarrassés. Une grande question constitutionnelle comme celle-ci qui s'impose à l'attention du peuple ne saurait être mise au rancart; et ce n'est pas en un jour qu'on peut la supprimer. Nous devons discuter la question, et suivant moi il incombe à tout membre de la députation, quelle que soit son allégeance politique, de la discuter et d'expliquer son attitude à son égard lors de la discussion générale ou de l'achèvement réglementaire du bill. C'est ici la question la plus importante qui ait été portée à l'attention de cette Chambre depuis que j'y siège. C'est le plus important projet que le peuple ait été appelé à discuter au cours d'une génération, et même depuis deux ou trois générations. C'est la question constitutionnelle la plus grave que le peuple canadien ait eue à résoudre depuis le jour de la confédération. Je soumets que c'est le renversement à peu près complet du régime de self-government accordé à notre pays en 1867. Et, monsieur l'Orateur, je soumets que si nous votons ce projet de loi, si nous transmettons, je ne dis pas les fonds, car si je comprends bien le bill, nous ne remettons pas l'argent à l'amirauté anglaise (je le préférerais, je me sentirais beaucoup plus rassuré si l'argent était remis directement à l'amirauté anglaise), si nous accordons cette subvention, cela soulève une question constitutionnelle qui n'a pas encore été discutée, et j'attire là-dessus l'attention de mon honorable ami.

Selon mon interprétation de ce projet de loi, on nous propose de mettre entre les mains du cabinet une somme de 35 millions, qu'il dépensera à sa guise, non pas dans le pays, mais hors du pays, pour la construction de trois cuirassés par des entrepreneurs sur qui nous n'avons aucun contrôle; et nous n'avons aucun moyen de nous assurer si l'argent aura été à propos ou mal à propos dépensé par des gens qui pourront dire avoir fait payer ces navires 40 millions chacun. Nous n'avons aucun moyen de savoir ce qui en sera, aucun moyen de les amener à la barre de cette Chambre, comme quelqu'un l'a été cet après-midi, aucun moyen de leur demander ce qu'ils auront fait de cet argent. C'est là une question de grand intérêt constitutionnel que nous soulevons ici, une question comme jamais, selon moi, il ne s'en est présenté depuis que la confédération existe. On nous propose de mettre

entre les mains du Gouvernement une somme de 35 millions, qui sera dépensée hors du pays, sans que cette Chambre puisse en contrôler l'emploi, et sans que l'occasion lui soit fournie de faire comparaître devant le comité des comptes publics ou devant elle ceux qui vont recevoir cet argent. C'est là, je je le répète, une question de droit constitutionnel très importante, une question qui, à mon avis, devrait être soumise au puple avant que ce projet devienne loi.

Mais, comme je l'ai dit il y a quelque temps, cette question des forces navales de l'empire n'est pas, je le crains, à l'abri des considérations politiques. Je ne m'étonne pas, comme je l'ai dit auparavant, que certains hommes désirent la mettre hors de la politique; mais j'aimerais à savoir à qui la faute si elle y est encore. Je ne veux point parcourir un terrain qui a été battu assez à fond par divers membres de cette Chambre depuis le commencement de ce débat. Mais personne ne peut faire sur la question un raisonnement tant soit peu suivi, ou défendre son vote par des motifs tant soit peu conformes à la raison, s'il ne consacre quelque attention aux faits désormais historiques qui se rattachent à cette affaire. On sait que cette question a été pour la première fois débattue à la conférence impériale de 1902. On y a discuté le projet d'une contribution ou d'une participation de certaines colonies à la défense navale de l'empire. La chose ne fut que débattue à cette conférence. On sait qu'en 1907 elle a été de nouveau amenée sur le tapis. On sait qu'en 1909 l'honorable député de Toronto-nord, aujourd'hui ministre du Commerce et de l'Industrie, avait fait mettre au Feuilleton une résolution où il était dit que le moment était arrivé pour le Canada de prendre part à la défense navale de l'empire.

Je n'ai pas les mots qu'il a employés, et cela n'est pas nécessaire, mais je pense en avoir donné assez fidèlement la substance. Cette résolution est restée à peu près deux mois au Feuilleton, et il n'en a été pris connaissance qu'en mars 1909. Il s'était produit au commencement du mois une de ces alarmes que l'Allemagne nous cause périodiquement, et la régularité avec laquelle ces alarmes fondent sur nous a quelque chose de remarquable. Il semble que, dans la métropole, un certain groupe ait le don de soulever à leur guise une alarme de cette nature. Il ne faut pas, après tout, beaucoup d'argent pour édifier un épouvantail allemand: des journaux qui forment la chaîne, quelques milliers de livres sterling, dix mille s'il le faut, c'est peu de chose pour les grands constructeurs de navires, pour les fabricants d'armes et de matériels de guerre. Il leur faut une occasion de vendre leur marchandise, et ils commencent par sonner l'alarme. Depuis les premiers jours de 1909, l'épouvantail allemand n'a cessé, monsieur l'Orateur, de se produire à des époques régulières. Le dernier en date a été celui qu'ont découvert mon très honorable ami le premier ministre et ses collègues au moment où ils se trouvaient à Londres, en juin ou juillet dernier. Celui-là, il n'a pas dû falloir beaucoup plus de 10,000 livres sterling pour le faire naître. Pendant deux mois les journaux ont rempli leurs colonnes d'épouvantails allemands. Le "Montreal Daily Star" a eu presque des crises épileptiques à ce sujet, pendant les mois de juillet, août et septembre 1912, et toutes les feuilles à la dévotion du parti conservateur ont copié le "Star". A l'heure où le très honorable premier ministre revenait dans le pays, on aurait pour ainsi dire cru que les navires de l'Allemagne étaient sur les côtes de l'Angleterre, et qu'elle en avait fait sauter les défenses. Mais il n'en était rien.

Je vois que le 22 mars 1909, au moment où apparaissait un de ces épouvantails périodiques, le gouvernement de la Nouvelle-Zélande s'est offert par dépêche de construire à ses frais un cuirassé du type le plus récent et, s'il le fallait, un deuxième de même type. Je parle d'après le compte rendu de la conférence impériale de 1909. Il va de soi que les journaux ont été parfaitements instruits de la chose. Elle a été rendue publique et, dans tout l'empire, les journaux en ont parlé, la plupart en des termes fort élogieux. Lorsque le moment psychologique est arrivé, mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie présenta sa résolution, qui dormait depuis deux ou trois mois, et je dois croire qu'en la présentant il était animé du meilleur des motifs, quoiqu'il ait dû aussi y être poussé, je crois, par la peur de l'Allemagne. Quelle a pu être son appréhension de l'accueil que lui ferait le très honorable chef de l'opposition, alors premier ministre du Canada, je n'en sais rien; mais une chose sûre, c'est que le premier ministre d'alors accueillait cette résolution selon l'esprit avec lequel elle était proposée.

Ce serait faire perdre à la Chambre un temps précieux que de citer des extraits des magnifiques harangues prononcées dans cette circonstance par le ministre du Commerce et par le premier ministre. Qu'il suffise de dire que ce sont des chefs-d'œuvre d'éloquence, de logique, de raisonnement, et à mon sens, ces harangues méritent de figurer parmi les plus belles productions de l'art oratoire au sein des assemblées délibérantes de l'empire britannique, tant pour leur logique que par le remarquable raisonnement. Voici le maître argument du ministre du Commerce: Comme la Grande-Bretagne, pendant deux à trois cents ans, a fait tous les frais de l'empire, l'heure est venue pour le Canada de faire sa part; mais seulement, à son avis, la question à résoudre, c'est de savoir comment le Canada doit s'y prendre, quel moyen il doit adopter, pour satisfaire cette noble ambition, ce légitime désir. Il dis-

cuta les deux propositions qui préoccupaient alors l'esprit public. D'abord venait la question de contribution, suggérée sans doute par l'initiative de la Nouvelle-Zélande, qui ne parvint qu'une semaine avant que l'honorable député eut soumis sa résolution. L'autre proposition se résumait à savoir si nous allions nous défendre nous-mêmes. C'était donc, d'une part, la participation financière du Canada, et d'autre part, la construction, l'armement, l'équipement et la direction de la marine canadienne. Je le répète, il vaut vraiment la peine de relire ces pièces d'éloquence. Je ne crois pas faire d'injustice au ministre, en disant que, sans hésitation aucune, il a décidé que la seule proposition logique, patriotique et sensée que le Canada pourrait accepter serait la construction d'une marine, son équipement et son entretien. Je tiens à faire un sincère et loyal exposé; car je le comprends, il s'agit en ce moment d'une question de la plus haute importance. Il fut suivi du premier ministre qui prononça une harangue qui, au point de vue de la logique, pouvait soutenir facilement la comparaison avec celle du ministre du Commerce, mais qui manquait de souffle oratoire.

La conséquence fut qu'après quelque discussion qui se déroula entre les députés de droite et de gauche, la résolution suivante fut rédigée et adoptée à l'unanimité par les deux côtés de la Chambre. Il y a ici aujourd'hui, il est vrai, quelques membres de l'opposition du jour qui prétendent que s'ils eussent été ici à cette époque, ils auraient voté le rejet de cette proposition. J'ignorais jusqu'à ce soir qu'il y en eût plus d'un. Je me souviens qu'à une date ultérieure, le député de Jacques-Cartier (M. Monk) affirma qu'il n'était pas ici, à ce moment-là, bien qu'il eût fait acte de présence quelques instants auparavant, et qu'il n'était pas en faveur de la proposition.

Or, le député de Hastings-est (M. Northrup) nous dit ce soir; "Je n'étais pas ici et par conséquent, je n'y suis nullement engagé.". C'est une logique passablement serrée, ce que j'appellerais plaidoirie spéciale, et vraiment le député de Hastings-est ne saurait s'attendre à ce que cette Chambre prenne ce raisonnement au sérieux, car cette question est venue mainte et mainte fois sur le tapis. On la discuta en 1910, lorsque le bill du service naval vint sur le tapis, et à chaque session depuis 1909. Si je ne me trompe, c'est la première fois que j'entends un député affirmer pareille chose et c'est sans doute la première fois qu'il l'affirme soit ici soit au dehors. Sauf ces deux exceptions, je crois pouvoir affirmer qu'à cette époque tous les députés donnèrent avec enthousiasme leur consentement à la résolution que voici:

M. CARVELL.

La Chambre reconnaît pleinement qu'à mesure qu'il gagne en population et en richesse, le Canada a le devoir d'assumer, dans une plus large mesure, les responsabilités de la défense nationale.

Cette Chambre est d'avis que, dans l'état des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les dominions autonomes, le paiement de contributions régulières et périodiques au trésor impérial pour les usages de la marine de guerre et pour fins militaires ne serait pas, pour le Canada, la meilleure solution du problème de la défense.

Cette Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire tendant à assurer la prompte organisation d'un service naval canadien en coopération et en étroite relation avec la flotte impériale, dans le sens suggéré par l'amirauté, à la dernière conférence impériale, et dans la ferme conviction que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la sécurité du commerce, au salut de l'empire et à la paix du monde.

Cette Chambre exprime sa conviction que dès que le besoin s'en fera sentir, on trouvera toujours le peuple canadien prêt à s'imposer volontiers tous les sacrifices voulus pour donner aux autorités impériales la plus loyale et la plus cordiale coopération à tout mouvement tendant à assurer l'intégrité et l'honneur de l'empire.

Telle fut l'attitude dans laquelle on persistat au Canada jusqu'à la fin de l'automne de 1909. Le très honorable premier ministre se rendit en Angleterre et dans un discours prononcé au banquet du haut-commissaire à Londres, le 1er juillet, il réaffirma son adhésion à la proposition d'une marine canadienne. Il revint au pays et dans un discours prononcé à Halifax, comme l'a rappelé le député de Welland (M. German), il réaffirma encore une fois son adhésion à la politique navale, exposée dans cette résolution du 29 mars 1909. Il alla à Londres et découvrit que, durant son absence, les affaires avaient marché quelque peu.

Quelques-uns de ses partisans à Toronto et je crois à Winnipeg aussi, avaient commencé à critiquer l'attitude du chef actuel du Gouvernement parce qu'il avait adopté les vues du premier ministre d'alors et n'avait pas fait d'opposition comme ils pensaient que c'était son devoir: mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Rogers) doit savoir ce qui s'est passé à ce moment, parce que je me souviens que son nom a été mentionné à propos du changement qui s'est produit parmi quelques-uns des chefs conservateurs. Mon très honorable ami qui était alors chef de l'opposition a résisté courageusement pendant deux ou trois mois. Il est vrai, quand le Parlement s'est réuni au mois de novembre 1910, qu'une tentative désespérée a été faite par ses amis pour le forcer à changer d'idée et à abandonner l'attitude qu'il avait prise à propos de la formation d'une marine canadienne. La première chose qui se pro-

duisit fut l'amendement à l'adresse proposé par l'honorable député de Jacques-Cartier, en novembre 1910 et qui était ainsi conçu:

Cette Chambre regrette que le discours du trône n'indique en aucune manière que le Gouvernement ait l'intention de consulter le peuple au sujet de sa politique navale et de la question générale de la contribution du Canada aux armements de l'empire.

C'était un sous-amendement à l'amendement proposé par mon très honorable ami le leader de l'opposition d'alors. La proposition disait que la question était si importante au point de vue constitutionnel, que c'était une modification si grave qu'elle devait être soumise au peuple avant d'être adoptée comme loi. Nous savons que le très honorable premier ministre et en réalité tous les membres de son cabinet qui faisaient alors partie de la Chambre des communes, sauf un, ont voté pour ce sous-amendement. Comme on l'a dit, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) n'a pas pu se résoudre à voter pour la proposition de M. Monk et il quitta la Chambre. Je crois que deux de ses collègues également députés de la ville de Toronto, sortirent avec lui, tous à l'exception du ministre de la Marine, je veux être juste envers lui. Le ministre de la Milice a voté contre le sous-amendement. Mais tous les autres membres du Gouvernement actuel, qui faisaient partie alors de la Chambre des communes, sauf les exceptions que j'ai mentionnées, votèrent pour l'amendement, c'est-à-dire qu'une question aussi importante ne devait pas être adoptée sans être soumise au peuple. Mais cette résolution ne dit pas si elle devait lui être soumise par un plébiscite ou par une élection générale.

M. CROCKETT: Comment a voté l'honorable député de Carleton (M. Carvell), à cette occasion?

M. CARVELL: J'ai vote contre l'amendement. J'ai voté contre, parce que j'ai pensé que le Parlement du Canada avait refusé à l'unanimité d'adopter cette proposition. Mais le député de Carleton avait écouté avec soin les avis de ses électeurs, il avait étudié les journaux et avait essayé de connaître le sentiment de son comté depuis l'adoption de la résolution jusqu'en novembre 1910. Aussi le député de Carleton n'a vu aucun motif pour changer d'opinion et pour réclamer une consultation populaire sur une question comme celle-là. Mais comme l'honorable député d'York (M. Crockett) m'a demandé comment j'avais voté je lui demanderai également comment il a voté?

M. CROCKETT: Les archives l'indiqueront.

M. CARVELL: Je me souviens qu'il a voté avec M. Monk. J'ignore s'il aime beaucoup que l'on furète dans cette histoire passée. Je ne sais pas ce que les frères du comté d'York penseront quand je leur dirai que leur représentant a voté pour M. Monk sur une question comme celle-ci. Mais c'est ce qui s'est passé. Comme il a soulevé la question, je pourrais aussi bien tout lui dire. L'amendement principal a été proposé par le premier ministre actuel, alors chef de l'opposition. J'ai pensé à ce moment et je crois encore que la différence entre les deux amendements était celle qui existe entre blanc bonnet et bonnet blanc. L'honorable député de Jacques-Cartier a proposé d'exprimer le regret qu'il n'y ait rien dans le discours du trône pour demander l'opinion du peuple sur cette question. L'amendement du très honorable leader de l'opposition, était exactement la même chose, sauf qu'il l'a enroulé dans le vieux drapeau, comme on le fait toujours:

Nous prions Votre Excellence de croire à l'attachement inaltérable et au parfait dévouement du peuple du Canada pour la couronne britannique, comme aussi de son désir et de sa volonté de satisfaire à toutes les justes responsabilités qui incombent à ce pays comme nation entre celles qui composent l'empire. Nous désirons pourtant exprimer notre regret de ce que le gracieux discours de Votre Excellence ne donne aucune indication quelconque d'une intention de ses conseillers de consulter le peuple sur la politique navale du Canada.

Si quelqu'un veut m'indiquer la différence qu'il y a entre les deux, je lui en serai très obligé. Quoi qu'il en soit, le chef du Gouvernement et chacun de ses partisans, autant que je peux m'en souvenir, sauf le ministre de la Marine actuel, votèrent pour l'amendement. Je ne suis pas aussi sûr de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Grâce à ces amendements qui furent proposés par l'opposition d'alors, la question tomba dans le domaine de la politique: on en fit un football politique, un moyen d'essayer d'arriver au pouvoir. Elle disparut des hauteurs élevées ou l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et le chef actuel du Gouvernement avaient autrefois exprimé le désir de la maintenir et elle devint purement et simplement une question de parti. Aussi il convient peu à l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup) de nous prier de nous grouper maintenant; de demander au parti libéral d'abandonner la position qu'il a prise en 1909 et que ces honorables députés eux-mêmes avaient adoptée, position qui implique le vrai principe courageux et national, le principe de nous battre nous-mêmes, de nous conduire comme des hommes, de défendre nos propres côtes et de nous occuper de nos propres affaires.

On nous demande d'adopter une politique indigne, anticanadienne, antianglaise, qui consiste à donner une somme d'argent à la mère patrie et à lui dire: "Construisez

les navires avec l'argent, équipez-les vous-même, payez les dépenses vous-même et combattez vous-même". Vous ne pouvez pas chasser de la politique une question comme celle-là. Elle y est et y restera quoi qu'on fasse de la proposition qui nous occupe. Elle y restera jusqu'à ce que le gouvernement du pays ait compris que le peuple a une plus haute conception des devoirs du citoyen que de louer des gens pour combattre pour nous parce que ces gens peuvent être engagés à 25 cents de moins par jour que les Canadiens. Il est aussi bien que nous regardions en face cette question et que nous la comprenions une fois pour toutes.

Permettez-moi de dire ce qui s'est passé hors du Canada. J'ai fait rapidement l'historique de cette question navale, depuis le mois de mars 1909 jusqu'au moment ou le bill naval a été présenté par le chef du gouvernement. La conférence impériale a eu lieu à l'automne de 1909. On trouvera le compte rendu de ses séances dans un Livre bleu dont j'ai sous les yeux un exemplaire. Avant la réunion de la conférence, un memorandum avait été envoyé par l'amirauté anglaise, le 20 juillet 1909. Dans ce memorandum adressé à toutes les colonies autonomes, la question de la défense navale était étudiée à deux points de vue. Je citerai aussi brièvement que possible les déclarations contenues dans ce memorandum pour montrer que les autorités impériales, ou si vous préférez, l'amirauté, n'a pas changé beaucoup d'attitude depuis 1909. Je ne doute pas que si nous étions allés nous adresser à l'amirauté en 1909, comme je prétends que l'a fait en 1912 mon très honorable ami le premier ministre, si nous lui avions dit: Nous voulons que vous nous disiez ce que vous voudriez que nous fassions, non pas ce qui est préférable pour nous ou même pour l'empire général, mais simplement pour nous servir comme d'un moyen de combat ,nous aurions reçu à peu près la même réponse que nous avons maintenant. En réalité nous l'avons ici dans le paragraphe 2:

Si le problème de la défense impériale était considéré simplement comme un problème de stratégie navale on verrait que la plus grande force, pour une dépense donnée, est obtenue par l'entretien d'une seule flotte qui aurait l'unité d'entraînement et l'unité de commandement. Par conséquent au simple point de vue stratégique le maximum de force serait obtenu si toutes les parties de l'empire donnaient leur contribution d'après leurs besoins et leur ressources pour le maintien de la marine britannique.

Si c'était seulement une question de faire de la marine britannique une seule unité de combat, l'amirauté aurait conseillé aux gouvernements des colonies autonomes, de contribuer au maintien de la marine, mais elle comprit alors, comme elle comprend aujourd'hui, qu'il y a beaucoup de choses à prendre en considération avant qu'une colonie autonome ait arrêté la conduite qu'elle adoptera. L'amirauté dit en effet:

Il a été, cependant, depuis longtemps reconnu, qu'en déterminant les conditions d'après lesquelles il faudrait développer les forces navales de l'empire, il faut tenir compte d'autres considérations que celles de la stratégie.

J'espère que la Chambre se souviendra que cette déclaration a été envoyée avant la réunion de la conférence. (Lisant):

Il ne faut pas perdre de vue la position différente des possessions d'outre-mer. Bien que toutes aient en elles les germes d'un grand avancement en population, richesses et puissance, elles sont présentement parvenues à des phases différentes de développement. Leur position géographique les a soumises à des tensions intérieures et extérieures, variant en nature et en intensité. Leur histoire et leur environnement physique ont donné naissance à un sentiment national individuel qu'il faut laisser s'exprimer. Une simple contribution d'argent ou de matériel peut être pour une des possessions la forme la plus acceptable afin de prendre part à la défense impériale. Une autre, tout en étant prête à créer des forces navales locales, et à les mettre à la disposition de la couronne en cas de guerre, peut désirer jeter les fondements sur lesquels elle pourrait agrandir une future marine qui lui appartiendrait. Une troisième peut penser que la meilleure manière dont elle puisse favoriser les intérêts de l'empire est de se charger de certains services locaux qui ne sont pas directement d'un caractère naval, mais qui soulageraient le gouverenement impérial de dépenses qui tomberaient sur la trésorerie impériale.

Je voudrais savoir si quelqu'un, lisant ce document envoyé par l'amirauté anglaise avant la conférence de 1909, pourrait soutenir que l'amirauté ne pensait pas exactement comme mon honorable ami disait qu'il pensait? N'a-t-elle pas reconnu qu'un programme acceptable par une des colonies d'outre-mer pourrait bien ne pas être acceptable par une autre? N'a-t-elle pas reconnu que si une contribution pouvait être acceptable par une colonie elle pourrait bien ne pas être acceptable par une autre? N'a-t-elle pas dit exactement comme mon très honorable ami et comme l'honorable député de Toronto-nord?

L'amirauté n'a-t-elle pas admis qu'une politique de contribution pourrait ne pas satisfaire les aspirations d'une colonie qui " désire jeter les fondements sur lesquels elle pourrait agrandir une future marine qui lui appartiendrait "? Le Canada n'avait-il pas déjà aussi posé comme principe qu'il " désirait jeter les fondements sur lesquels il pourrait agrandir une future marine qui lui appartiendrait "? (Lisant):

Le principal devoir de la prochaine conférence relativement à la défense navale sera, par conséquent, de déterminer la forme dans laquelle les différents gouvernements des possessions peuvent le mieux prendre leur part de fardeau de la défense impériale, eu égard aux différentes conditions politiques et géogra-

phiques. Considérant les difficultés impliquées, on ne doit pas s'attendre à ce que les discussions avec les différents ministres de la défense résultent en un plan complet et final de défense navale, mais on espère qu'il sera possible de formuler les grands principes sur lesquels on devrait encourager le développement des forces navales coloniales. En même temps que seraient posés les fondements de futures marines coloniales à être maintenues dans différentes parties de l'empire, ces forces contribueraient immédiatement et matériellement aux besoins de la défense impériale.

C'est ainsi que s'exprimait l'amirauté en 1909:

A l'avis de l'amirauté, un gouvernement colonial désireux de créer une marine devrait viser à former une escadre; et la plus petite escadre est celle qui, tout en étant maniable en temps de paix, est susceptible d'être utilisée, dans ses parties constituantes, en temps de guerre.

Il n'y a pas le moindre doute que l'amirauté anglaise déclarait à cette époque que si les colonies désiraient avoir leurs marines propres, elles devaient viser à former une escadre. L'amirauté ne disait pas qu'il fallait construire une escadre dès le commencement, mais qu'il fallait viser à en former une. Après cela, eut lieu la conférence à laquelle les propositions des colonies autonomes furent discutées. Le plan adopté par le Canada comportait la construction, non pas d'une escadre complète, mais de navires pouvant servir de noyau à deux escadres, une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique. On discuta deux projets, l'un qui devait entraîner une dépense de 600,000 livres par année, et l'autre, une dépense d'environ 400,000 livres par année. Si je me rappelle bien, l'escadre que l'Australie avait décidé de construire devait coûter exactement ce que le Canada entendait dépenser, c'est-à-dire 600,000 livres. Ceux qui prétendent que le Canada cherchait à se dérober à ses obligations et ne se montrait pas aussi bien disposé que l'Australie, sont mal renseignés sur ce point. S'ils consultent la page 33 du rapport que je viens de citer, ils rencontreront le passage suivant:

Les frais annuels de maintien y compris l'entretien des vaisseaux, la solde, l'intérêt et le fonds d'amortissement seraient approximativement 600,000 livres par année.

Le projet adopté par le Canada aurait coûté à peu près le même prix. Mais au lieu de construire un dreadnought, comme tête de l'escadre, il devait construire, comme je l'ai dit, un certain nombre de navires qui seraient mis en service sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Dans le projet de loi qui a été soumis à la Chambre, nous avons suivi presque en totalité les vœux exprimés par l'amirauté. Un ou deux changements avaient été faits, mais le projet comportait la construction de dix ou onze de ces navires. Le projet de 600,000 livres comprenait quatre croiseurs de la classe "Bristol" améliorée. Un croiseur de la classe "Boadicea" et six contre-torpilleurs de la classe de rivière améliorée. Il était généralement admis que ce plan ne comportait pas de sous-marins, vu la nature toute spéciale de cette partie du service.

Dans ce même rapport, il y a un tableau indiquant le coût des différents navires, du maintien et de l'entretien, de l'intérêt et de la dépréciation, du personnel, de l'approvisionnement, de la solde, des soins médicaux, etc., le coût total, y compris 50,000 livres pour les chantiers maritimes d'Halifax et d'Esquimalt, s'élevant à 600,000 livres par année.

Nous arrivons maintenant aux débats de la session de 1909 et de 1910, alors que les propositions de l'amirauté, acceptées par le Gouvernement, furent soumises au Parlement, dans ce qu'on a appelé le bill de la défense navale. Deux amendements furent proposés, l'un par le premier ministre actuel et l'autre par l'honorable député de Jacques-Cartier, et le vote fut pris sur les deux. Jusqu'à la deuxième lecture du bill, l'honorable premier ministre avait évidemment conservé l'attitude qu'il avait prise l'année précédente. On me permettra de citer ce qu'il disait le 12 janvier 1910 car, à mon sens, c'est là le vif de la question; j'ajouterai que ce qu'il disait de la situation d'alors s'applique avec autant de force à la situation présente et démontre que mon très honorable ami avait fait une sérieuse étude de la question:

On a suggéré, au lieu de l'organisation d'une marine canadienne, l'adoption d'un système de contribution annuelle de la part du Canada à la métropole...

Ceci était dit, non en 1909, mais en 1910, lors de la discussion générale du bill de la défense navale.

...et je dois admettre qu'au point de vue stratégique je serais enclin à partager l'opinion de l'amirauté à l'effet que ce serait là la meilleure manière, pour les possessions autonomes de l'empire, de fournir leur quote-part. Mais, monsieur l'Orateur, au point de vue constitutionnel et politique, je suis opposé à cela pour plusieurs raisons.

Opposé à quoi? A une contribution; opposé à cela même qu'il demande à la Chambre d'approuver ce soir; opposé à cela même qu'il combattait en 1909; opposé à ce qu'il a lui-même dénoncé à Londres et à Halifax et je crois que je ne manquerais pas par trop au règlement, si j'ajoutais opposé à cette même chose qu'il condamne au fond de son cœur même en ce moment. En effet, il connaît trop bien le droit constitutionnel pour ne pas connaître l'effet réel de la pression qu'il voudrait exercer sur la Chambre pour la forcer d'adopter cette mesure.

Et tout d'abord, je ne crois pas que cela dure. En second lieu, ce serait une cause d'embarras; on ferait de cette question une arme de combat au profit des intérêts de partis; la critique dans les deux Chambres s'en prendrait à la nature et au montant de la contribution qu'on ne pourrait rendre permanente ni continue; enfin, les liens qui unissent maintenant le Canada à l'empire se trouveraient sensiblement affaiblis.

Se trouve-t-il ici ce soir quelqu'un, se rencontre-t-il aujourd'hui un membre de ce Parlement qui puisse mettre autant de raisonnement solide et approprié que ce petit paragraphe en contient contre le principe de cette contribution qu'on en relève dans cette partie du discours que mon très honorable ami a prononcé en 1910 dans cette circonstance mémorable?

M. CLARK (Red-Deer): Cela est vrai maintenant.

M. CARVELL: Sans doute, cela est vrai. Il en sera ainsi, qu'importe l'effet de ce projet de loi, s'il appert qu'on veut forcer la Chambre de l'adopter. On ne peut changer la vérité, alors même qu'on veut jongler avec elle; elle reste toujours la vérité. Le peuple de ce pays sait que cela est vrai; qu'il s'agissait en 1909, en 1910 d'une contribution dont il sera également question en 1913 ,en 1914 et en 1915. Où mon très honorable ami imagine-t-il que cela va le conduire? Où va-t-il s'arrêter? Il sait qu'il ne peut forcer aujourd'hui le peuple du Canada d'acquitter cette contribution, sauf à l'ignorer demain. Il n'ignore pas qu'il va créer un précédent qu'il faudra suivre, coûte que coûte. Toute son argumentation et toute celle que ses partisans ont risquée depuis que ce débat est engagé, ont été un effort tendant à établir qu'on ne peut construire de navires au Canada, qu'on ne peut avoir d'autre politique permanente que celle de contribution; il sait que c'est là la conclusion logique de son argumentation et que ce sera le résultat de ce projet de loi.

A nouveau, je lui demande de refaire le raisonnement qu'avançait le chef de la gauche en 1910 et de le comparer avec la proposition mitigée que l'élément nationaliste de son parti lui a imposée. Qu'il compare ces deux attitudes et qu'il tienne celle que doit tenir celui qui remplit la haute fonction de premier ministre du Canada.

Voilà, en réalité, jusqu'à quel point je veux aller en ce qui a trait à ce que je pourrais appeler la partie historique de cette argumentation. Je vais passer maintenant à un aspect différent de cette question et, étant donné qu'il est près de minuit, je demanderais le renvoi de la suite du débat.

Quelques VOIX: Continuez.

M. CARVELL: Il me faudrait encore une heure et demie et même deux heures pour terminer mes observations et je demande à proposer le renvoi du débat.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Mon honorable ami, en commençant son discours, a parlé d'une entente arrêtée entre les whips en vue de suspendre la séance à une certaine heure; le whip conservateur m'a informé que telle entente n'avait pas été conclue, mais qu'il avait été presque convenu entre les deux whips que lorsque l'honorable représentant de Carleton aurait terminé son discours, la séance serait levée et je puis dire qu'on s'en tiendra à cette entente.

M. CARVELL: Si l'honorable ministre des Travaux publics prétend que je doive continuer mon discours, je continuerai, mais, avant d'aller plus loin, je raconterai ce qui est arrivé. Le whip en chef du parti conservateur est venu me voir ce matin et, avec beaucoup d'urbanité et d'une façon fort polie, certes, il m'a dit que ce débat se continuerait jusqu'à onze heures et quelques minutes. J'ai cru à cette affirmation et je sais que si l'honorable député qui remplit la fonction de whip conservateur était ici, il raconterait les faits en la façon que je les ai énoncés. Quel arrangement a-t-il fait plus tard avec le whip en chef du parti libéral? Si cette entente a été faite, je n'en connais pas le moindre détail.

Afin qu'il n'y eût pas de difficulté, j'ai demandé à M. Stanfield de téléphoner à l'hôtel à seule fin de m'assurer que l'entente était que lorsque le représentant de Carleton aurait terminé son discours, la séance serait levée.

Sir WILFRID LAURIER: Dois-je comprendre que mon honorable ami ne veut pas consentir à ce que la séance soit levée à cette heure? Il sait que depuis des années nous avons pris l'habitude de lever la séance avant minuit.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Mon très honorable ami se rappelle que nous avons discuté cette question durant plusieurs séances déjà et que nous avons entendu répéter plusieurs fois ce qui a déjà été dit, et qu'on nous prend à partie ici et même en dehors de cette enceinte, sous le prétexte que ce projet de loi n'avance pas beaucoup. Eh! bien, nous voulons presser un peu plus l'adoption de ce bill. Si la Chambre n'a pas siégé jusqu'ici chaque jour assez longtemps, pour nous permettre d'avancer la législation, il nous faudra siéger un peu plus tard pour remédier à cet inconvénient. Je lisais l'autre jour dans un journal qui appuie fortement mon honorable ami un article où l'on tançait le Gouvernement sous le prétexte qu'il ne faisait presque rien en vue de promouvoir la législation en marche. Dans ces circonstances, je ne crois pas qu'il soit déraisonnable de demander à l'honorable député qui a déjà parlé durant un temps appréciable, de terminer son discours ce soir.

Sir WILFRID LAURIER: Il est vrai que cette question a été assez longuement débattue, mais le temps qu'on lui a consacré n'est pas de nature à nous étonner. Mon honorable ami se rappelle que lorsqu'elle a discuté le projet de loi relatif à la marine de guerre, la Chambre a consacré à ce débat un temps au moins deux fois plus considérable que celui consacré à l'étude du projet de loi qui nous est soumis.

Il se souviendra encore qu'il y a quatre ou cinq ans, alors que M. Taylor était whip en chef, il a demandé, dans une circonstance entre autre, que la Chambre ne siégât pas plus tard que minuit, et c'était ce que nous faisions ordinairement. Il va sans dire qu'il y a des exceptions à toutes les règles, mais lorsqu'il était convenu que la députation se prononcerait par son vote sur une question en discussion, la Chambre a siégé très tard; pourtant, ce n'est pas là ce que nous faisions d'ordinaire.

Si nous devons entendre que l'on ignore cette règle maintenant, et que la Chambre doit poursuivre sa séance jusqu'à toute heure de la nuit, nous devrons nous soumettre, mais je ne crois pas que mon honorable ami ait fait preuve de cet esprit de justice que je lui supposais.

M. BORDEN: Mon très honorable ami se rappellera que nous n'avons pas insisté avant aujourd'hui pour que la Chambre siégeât tard la nuit. Je crois que nous nous sommes efforcés de traiter avec justice les membres de la gauche tant qu'il s'est agi de la suspension des débats, mais je crois que nous devons être ici plus tard dans la soirée à l'avenir, si ce débat se continue encore longtemps. Il est parfaitement vrai que jusqu'à présent le débat ne s'est pas prolongé autant que celui auquel a donné lieu le projet naval de 1910, mais nous n'avons pas encore achevé la discussion générale de ce projet de loi et, cependant, il y a déjà vingt-deux jours que le débat s'est engagé et nous n'avons rien fait autre chose. Je suis plutôt porté à croire qu'on a à peu près dit tout ce qui pouvait se rapporter à ce projet de loi. Ceci bien établi, on ne considérera pas que j'agis injustement en prenant cette attitude. Toutefois, j'aimerais que mon honorable ami terminât ses observations ce soir; j'ajouterai que la séance de la Chambre devra se prolonger plus tard dans la soirée, à l'avenir.

Sir WILFRID LAURIER: Il va sans dire que mon très honorable ami peut décider si la séance de la Chambre doit se prolonger plus tard dans la soirée; cependant, qu'il soit bien compris que la séance sera levée à une heure convenue, minuit ou deux heures. Il n'est pas juste qu'on nous retienne ici jusqu'à n'importe quelle heure de la nuit. Nous devrions savoir quand la séance sera levée.

M. BORDEN: Je serai heureux de discuter cette question avec mon très honorable ami afin d'en arriver à une entente à ce propos.

M. PUGSLEY: Mon très honorable ami (M. Borden), sachant que l'honorable représentant de Carleton se trouve indisposé, consentira peut-être à ce que la séance soit levée.

B. BORDEN: Si l'honorable député est indisposé. . .

M. CARVELL: Le très honorable premier ministre peut constater lui-même le fait; il me sera difficile de parler en cet état.

M. BORDEN: Mon honorable ami peut-il me donner une idée du temps qu'il lui faut pour continuer et terminer son discours demain?

M. CARVELL: J'essaierai de terminer dans une heure et demi au plus.

M. BORDEN: J'accepte cette limite de temps, si elle convient à mon honorable ami.

(La suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à minuit moins dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 19 février 1913.

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

QUESTIONS.

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

INTERCOLONIAL—QUAI DE SACKVILLE.

*M. EMMERSON demande:

1. Le Gouvernement sait-il que le nouveau quai public à Sackville (N.-B.), construit par le département fédéral des Travaux publics, a été achevé au commencement de septembre dernier, et qu'il a été accepté par ce département?

2. A-t-on relié ce quai avec l'Intercolonial au moyen d'un tronçon de voie ferrée? Dans la négative, le Gouvernement a-t-il l'intention de le faire; et, dans l'affirmative, à quelle date?

3. Le Gouvernement sait-il que l'on prétend que, par suite de l'absence d'un tel tronçon, il est résulté, au cours de l'automne dernier, de graves inconvénients et des pertes dont ont souffert le commerce et la navigation à Sackville?

4. Avant que ce quai ait été achevé, et même en reculant d'une année, l'attention des

autorités et de l'administration de l'Intercolonial a-t-elle été appelée sur la nécessité de construire ce bout de voie ferrée, en vue du parachèvement du quai, afin d'augmenter à Sackville les facilités du commerce maritime, et le trafic de l'Intercolonial?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. a) Le chemin de fer est relié à l'ancien quai à cet endroit et n'a pas demandé la construction d'un nouveau quai; b) la question n'est pas décidée, mais on ne juge pas que la mise en communication du chemin de fer avec le nouveau quai aurait pour résultat d'augmenter les recettes du chemin de fer; c) répondu sous le n° 2 b).

3. Le département des Chemins de fer et des Canaux n'a pas de renseignements en ce sens.

4. Oui. La direction de l'Intercolonial a reçu des lettres lui apprenant que la mise en communication du chemin de fer avec le nouveau quai est nécessaire.

EDIFICE PUBLIC A SAINT-LIN.

M. SEGUIN demande:

Est-ce l'intention de l'honorable ministre des Travaux publics d'insérer dans le budget suplémentaire un montant suffisant pour assurer la construction prochaine d'un édifice public à Saint-Lin, ville des Laurentides, construction reconnue urgente d'après la réponse que m'a faite l'honorable ministre en décembre dernier?

M. ROGERS: Le budget supplémentaire n'a pas encore été mis à l'étude.

QUAI A L'ASSOMPTION.

M. SEGUIN demande:

1. L'honorable ministre des Travaux publics entend-il faire mettre dans les estimés supplémentaires le montant suffisant pour assurer la construction d'un quai en la ville de L'Assomption, afin de faire droit au vote déjà donnée par le Parlement en faveur de cette construction?

2. Si non, quels sont les motifs qui empêchent cette construction et à la demande de qui cette entreprise est-elle abandonnée?

M. ROGERS: Le budget supplémentaire n'a pas encore été mis à l'étude.

BRISE-LAMES DANS LA RIVIERE ACHIGAN.

M. SEGUIN demande:

1. Le département des Travaux publics entend-il insérer dans le budget supplémentaire, un montant suffisant pour assurer la construction d'un brise-lames sur la rivière Achigan, afin de faire droit au vote donné par le Parlement en faveur de cette construction?

2. Si non, quels sont les motifs qui empêchent cette construction et à la demande de qui cette entreprise est-elle abandonnée?

M. ROGERS: Le budget supplémentaire n'a pas encore été mis à l'étude.

M. EMMERSON.

JETEE A SAINT-GERARD-DE-MAGELLA.

M. SEGUIN demande:

1. L'honorable ministre des Travaux publics entend-il faire inscrire dans le budget supplémentaire un montant suffisant pour assurer la construction d'un brise-lames à Saint-Gérard de Magella afin de faire droit au vote déjà donné par le Parlement en faveur de cette construction?

2. Si non, quels sont les motifs qui empêchent cette construction et à la demande de qui cette entreprise est-elle abandonnée?

M. ROGERS: Le budget supplémentaire n'a pas encore été mis à l'étude.

EMPLOI DONNE A J. ALBAN LAFERRIERE.

*M. GAUVREAU demande:

1. J. Alban Laferrière, autrefois de Hull, est-il à l'emploi du gouvernement? Dans l'affirmative, quel est son emploi?

2. Depuis quand et quels sont ses appointements?

3. Avait-il précédemment occupé d'autres emplois du gouvernement? Dans l'affirmative pourquoi a-t-il changé?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Agent d'immigration et de rapatriement du gouvernement fédéral à Manchester (N.-H.); nommé le 1er avril 1912; appointements, $1,500 par année.

3. Rien n'indique que M. Laferrière ait précédemment occupé d'autres emplois du Gouvernement.

EDIFICE PUBLIC A NORTH-SYDNEY.

M. McKENZIE demande:

1. Quel montant a été dépensé pour l'édifice public à Sydney-nord en 1912?

2. Quelle a été la nature des travaux?

3. Ces travaux ont-ils été faits par voie de soumission et d'adjudication? Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires, et quel montant était spécifié dans chaque soumission?

4. L'entreprise a-t-elle été donnée au plus bas soumissionnaire?

5. Les travaux devaient-ils être inspectés? Dans l'affirmative, quel était l'inspecteur?

6. Avant l'adjudication de l'entreprise, une estimation du coût des travaux avait-elle été faite? Dans l'affirmative, à combien s'élevait cette estimation, et quel a été le coût des réparations?

M. ROGERS:

1. $3,442.40.

2. Réparations et réfections avant et après l'incendie, et mobilier et accessoires.

3. Le département n'a reçu qu'une seule soumission, celle de M. J. J. Dooly, qui a été approuvée par l'inspecteur des édifices. Le montant de la soumission pour les travaux exécutés avant l'incendie du 6 juin 1912 était de $1,750, et pour de semblables travaux exécutés après l'incendie, de $1,060.

4. Oui.

5. Oui; M. W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

6. Oui; le coût estimatif des réparations avant l'incendie était de $1,828 et l'entreprise a été adjugée au prix de $1,750. Réparations adjugées: Première entreprise, avant l'incendie, J. J. Dooly, $1,750; seconde entreprise, après l'incendie, J. J. Dooly, $1,060. Réparations ordinaires, sans soumissions, exécutées pendant l'année: Préparer le plancher pour recevoir le coffre-fort, J. J. Dooly, $207; réparer le plancher, J. J. Dooly, $48.80; section de la chaudière, Matheson et McMullin, $40; plomberie, W. H. Buchanan, $41.95; canalisations électriques, J. T. Murphy, $35.80; ventilateur, Thompson et Sutherland, $5.20; menues réparations, M. McMillan, $22.60; total, $401.45. Ameublement pendant l'année: Essuie-pieds en caoutchouc, etc., Thompson et Sutherland, $124.80; chaises et tabourets, Vooght frères, $28.05; deux horloges, J. C. Robertson, $23; secrétaire à clef, Office Speciality Manufacturing Company, $14.03; cartonnier Shannon, Office Speciality Manufacturing Company, $36.50; grilles, Rubenstein frères, $4.30; menues réparations, J. W. Ingram, 47 cents; total pour l'ameublement, $230.95. Grand total, $3,442.40. Cette somme ne comprend pas le coût du chauffage, de l'eau, de l'éclairage, ni le salaire du gardien pendant l'année.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE SYDNEY

M. SINCLAIR demande:

1. James Critchley a-t-il été nommé maître de poste à Sydney (C.-A.), pour remplir la vacance causée par la destitution de James White?

2. Ledit James Critchley est-il le même que celui qui a été récemment réélu président de l'association libérale-conservatrice de Sydney (C.-A.)?

3. Les règlements du département permettent-ils qu'un receveur de la poste agisse en même temps comme président de l'association libérale-conservatrice du district?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. Le département ne sait pas si M. James Critchley a été élu président de l'association conservatrice de Sydney (C.-A.).

3. Voir la réponse sous le n° 2.

CREDITS POUR LE COMTE D'ANTIGONISH.

*M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

Au sujet de la lettre suivante, et le mémorandum y annexé:

Bureau du ministère des Travaux publics du Canada,
Ottawa, 28 décembre 1912.

A M. le sénateur Girroir,

Mon cher monsieur,—Votre lettre du 24 courant adressée au ministre des Travaux publics a été reçue, et, pour me rendre à votre désir, je vous envoie ci-contre une liste des item qui sont inscrits dans le budget supplémentaire pour le comté d'Antigonish, exercice financier 1913-14.

Bien à vous,
(Signé) GEORGE BUSKARD,
Secrétaire du ministre.

A M. E. L. Girroir, avocat,
Antigonish (N.-E.).

Liste des crédits pour le comté d'Antigonish, Nouvelle-Ecosse, 1913-14.

Budget principal.

Arisaig—pour terminer le prolongement du quai	$ 3,000
Bayfield-Harbour—réparations au brise-lames	2,500
Blue-Rock—réparations au brise-lames	8,200
Breen's-Pond—construction d'un brise-lames	1,400
Havre-au-Boucher—réparations au quai	1,000
Malignant-Cove—réparations au brise-lames	800

Budget additionnel.

Cribbins-Point—quai et dragage	$15,000
Delorey's-Beach—réparations au brise-lames et prolongement	14,700
Malignant-Cove—prolongement des quais et dragage	4,000
McArra's-Cove—prolongement du débarcadère	1,700
McNairs-Cove—prolongement du quai	5,500
Ogdens-Pond—construction d'un éperon et prolongement du quai	2,800
South-Lakevale—prolongement de la jetée du chenal	3,000
Auld's-Cove—travaux de protection du chenal	15,000
Havre de Tracadie—améliorations	27,000
Havre-au-Boucher—hangar à marchandises	1,200
Breens-Pond—prolongement du brise-lames	14,500
Georgeville—nouveau quai	90,000

1. Les item mentionnés sous l'en-tête "Budget additionnel", ou l'un ou l'autre de ces item, ont-ils été inscrits dans le budget additoinnel pour le comté d'Antigonish, 1913-14, ainsi que mentionné dans cette lettre?

2. Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il de les inscrire dans le budget additionnel qui va être soumis cette année?

M. ROGERS: Le budget supplémentaire n'a pas encore été étudié.

EMBRANCHEMENTS DE L'INTERCOLONIAL.

*M. EMMERSON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire connaître à la présente session du Parlement ce qu'il se propose de faire relativement à l'acquisition des tronçons de chemins de fer qui se raccordent avec l'Intercolonial, ces tronçons devant être exploités comme faisant partie du réseau des chemins de fer de l'Etat? Dans l'affirmative, le Gouvernement fera-t-il connaître son programme à ce sujet assez tôt pour permettre de prendre, au cours de l'année civile 1913, des mesures afin d'acquérir cesdits tronçons de voies ferrées?

2. Le Gouvernement a-t-il défini un programme général au sujet de la construction d'embranchements, nouveaux et additionnels, de voie ferrée se reliant avec le réseau actuel des chemins de fer de l'Etat, qui comprend l'Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et quand cette décision sera-t-elle portée à la connaissance du Parlement?

M. COCHRANE:

1. La question est à l'étude.

2. Même réponse que le n° 1.

PROJET D'EXPEDITION DANS LE NORD.

M. LEMIEUX demande:

1. Y a-t-il quelque chose de vrai dans la dépêche suivante, paru dans les journaux du 15 de ce mois:

Le Canada enverra peut-être Steffanson dans les régions arctiques.

Ottawa, 15 février.—Les négociations entreprises par Vilhjaimur Steffanson auprès du gouvernement canadien en vue d'obtenir de l'aide financière pour son expédition vers le pôle nord prennent une tournure favorable, et il est maintenant à peu près certain que le départ aura lieu en mai.

Néanmoins une décision finale n'a pas encore été prise quant aux conditions en vertu desquelles l'expédition aura lieu, mais il est entendu que Steffanson a à peu près consenti à en confier la haute et unique direction au gouvernement canadien. La somme garantie serait portée à environ $75,000.

Il a été tout d'abord proposé que le Gouvernement comble la différence entre ce que la Société nationale de géographie des Etats-Unis avait garanti et la promesse faite par le Musée américain d'histoire naturelle. Mais, d'après la tournure actuelle des choses, tout cela serait changé, et l'explorateur libéré de toute obligation envers les deux corps scientifiques plus haut cités, le gouvernement canadien se chargerait de toutes les finances requises pour l'expédition.

Steffanson pense être absent trois hivers et quatre étés, s'il réussit. Il se rendra à l'extrême nord de la terre ferme canadienne, et y recueillera des observations scientifiques.

Tout en étant sous la direction immédiate de la Commission géologique, les départements de l'Intérieur et de la Marine y seront intéressés. Un certain nombre d'étudiants canadiens, physiquement propres à l'entreprise et possédant des connaissances scientifiques, feront partie de l'expédition. L'explorateur a l'intention de contribuer à compléter et rectifier la carte de ces régions.

M. HAZEN: La question est à l'étude.

LE PONT DE BUCKHORN.

M. BURNHAM demande:

1. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il cancellé l'obligation du comté de Peterborough envers le Gouvernement au montant de $3,000, et les frais d'entretien du pont de Buckhorn? Dans la négative, pourquoi?

2. A-t-il laissé quelques notes ou instructions à cet effet dans le département des Chemins de fer et Canaux? Dans la négative, pourquoi?

3. Dans l'affirmative, quelle était la teneur de ces instructions ou notes?

4. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux sait-il si la dernière administration avait obtenu par voie d'achat ou d'expropriation tout le terrain requis pour les fins dudit pont, et si le prix d'achat avait été versé par ladite administration?

5. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux avait-il l'intention de canceller l'obligation susmentionnée? Dans l'affirmative, quelle aurait été la compensation donnée en échange?

M. COCHRANE: 1 (a) Non. (b) Le département n'a pas de renseignements.

2. (a) Non. (b) Le département n'a pas de renseignements.

3. Même réponse que les précédentes.

4 et 5. Le département n'a pas de renseignements.

M. GRAHAM: C'est un peu sortir de la coutume, mais cette question semble s'adresser à moi, et l'honorable député de Peterboro-ouest (M. Burnham) m'a demandé d'en dire ce que j'en savais. Je n'y ai pas d'objections.

1. Le ministre avait décidé de faire faire les travaux, mais le conseil des ministres n'a pas donné l'ordre nécessaire.

2 et 3. Je ne saurais me rappeler ce qu'il y a dans les archives du département. Certaines lettres ont été échangées entre le département et le surintendant du canal de la Trent, et entre le ministre et l'honorable J. R. Stratton.

4. On trouvera une réponse complète à cette question dans les archives du département.

5. Oui. On en trouvera la raison dans la correspondance entre le département et J. H. McClenna, surintendant.

LA COMMISSION BIOLOGIQUE.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Quels sont les membres de la commission biologique, leur salaire, le temps qu'ils consacrent à leurs travaux et les saisons de l'année pendant lesquelles ils se livrent à ces travaux?

2. Des rapports d'une nature pratique ont-ils été faits récemment ou en aucun temps par ladite commission sur la vie et les habitudes des poissons du commerce, et sur le mode et les époques de leur reproduction? Dans l'affirmative, ces rapports ont-ils été publiés dans un langage non technique et distribués parmi les pêcheurs des Provinces maritimes? Dans la négative, pourquoi?

3. La commission biologique a-t-elle fait quelque chose pouvant être utile aux pêcheurs dans leur profession? Dans l'affirmative, de quelle manière?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de faire une enquête par ladite commission sur les prétendus dommages causés aux pêcheries par les chalutiers à vapeur?

M. HAZEN:

1. Professeur E. E. Prince, président; professeur N. W. Bailey, université du Nouveau-Brunswick, Fredericton; rév. abbé V. A. Huard, université Laval, Québec; professeur A. P. Knight, université Queen, Kingston; professeur A. B. Macallum, université de Toronto; Dr A. H. MacKay (de l'université Dalhousie), Halifax; professeur A. Willey, université McGill, Montréal; professeur A. H. R. Buller, université du Manitoba, Winnipeg, Man. Aucune rémunération n'est payée. Généralement les

mois d'été, de mai à octobre, mais les périodes pour chaque membre du personnel varient. Le travail commence dès que la neige et la glace sont disparues, et se continue jusqu'au mois d'octobre, alors que les membres de la commission reprennent leurs chaires dans les diverses universités.

2. La commission a publié trente-neuf études en trois volumes séparés; quelques-unes de ces études traitent de la reproduction et des habitudes du poisson de commerce. Le président de la commission a depuis 1895 publié des rapports généraux dans le rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries. Ces rapports ont été ensuite publiés séparément, et quelques-uns traitent des travaux de la commission biologique.

3. Quelques-unes des études de la commission biologique contiennent des renseignements importants qui doivent aider beaucoup aux pêcheurs, spécialement les études sur la boitte, sur la pollution de l'eau de rivière et sur la nourriture du poisson; aussi sur la culture des huîtres et des moules, sur la température et la densité de l'eau de mer et sur d'autres sujets pratiques.

4. Le département conduit cette enquête.

DESTITUTION.

M. SINCLAIR demande:

1. James White, maître de poste à Sydney, C.-B., a-t-il été destitué?

2. Dans l'affirmative, pour quelle raison, et sur la plainte de qui?

3. Une enquête a-t-elle eu lieu? Dans l'affirmative, quels sont les noms des témoins interrogés et quels ont été les frais de l'enquête?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2, 3 et 4 Pour ingérence politique, d'après les ordres du directeur général des Postes. Aucune enquête n'a été tenue, parce que les faits étaient suffisamment connus au département pour rendre inutile la dépense d'une enquête.

COLIS POSTAUX.

*M. LEMIEUX demande:

Quelles mesures, s'il en est, ont été prises par l'honorable ministre des Postes en vue d'établir en Canada un régime de poste aux colis?

M. PELLETIER: Le directeur général des Postes a déjà par deux fois informé la Chambre que cette question était à l'étude.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Relevé faisant connaître la quantité et les valeurs des importations et des exportations échangées etnre le Canada et la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande au cours de l'année terminée le 31 mars 1912, quant aux articles suivants: chevaux, bêtes à cornes, moutons, porcs, jambon, lard fumé, bœuf frais et salé, grain, suif, viande de mouton, viandes en conserves, beurre, fromage, œufs et volailles.—M. Sutherland.

Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, rapports d'ingénieurs, plans, études ou autres documents en la possession du département des chemins de fer et des Canaux, reçus depuis le 1er janvier 1912, concernant la construction d'un embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysboro.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département concernant la destitution de Stephen C. Richard, gardien de phare à Charlos-Cove (N.-E.), et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé des frais de ladite enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, décisions, rapports et autres papiers dans le département des Postes ou dans quelque autre département concernant la destitution de James White, directeur de poste à Sydney (C.-A.), et s'il y a eu enquête, les noms des témoins examinés; aussi, état détaillé des dépenses de cette enquête, et copie de toutes lettres, télégrammes, recommandations et autres papiers se rapportant à la nomination de son successeur.—M. Sinclair.

Copie de toute correspondance, papiers, comptes et pièces justificatives relatifs à l'achat et à la réparation subséquente d'un wagon particulier par le département de la Milice et de la Défense, lequel wagon a été acheté de la Canadian Northern Railway Company.—M. Lemieux.

Copie en duplicata de toutes lettres, télégrammes, pétitions, requêtes, rapports et autres documents, et de toutes listes de paie avec relevé détaillé donnant les noms des ouvriers employés, le nombre de jours de travail et le chiffre des gages payés, qui se trouvent dans le département des Travaux publics ou dans tout autre département du Gouvernement, se rapportant en quelque manière aux dépenses faites pour le quai du village de Gotro, comté de Westmoreland (N.-B.), suivant réponse faite par l'honorable F. Cochrane à une question relative audit quai posée dans la Chambre des communes le 13 courant et insérée dans les Débats de cette date.—M. Emmerson.

Copie de tous documents, lettres, correspondance, télégrammes, etc., relativement à la vente de terres censées appartenir aux sauvages Nyanza, dans le comté de Cap-Breton-nord et Victoria (N.-E.), vente faite à un nommé Philip McDonald, et qui aurait été effectuée vers l'année 1877.—M. McKenzie.

Copie de toutes les lettres, pièces justificatives et autres documents, en général, ainsi qu'un état de compte détaillé en ce qui concerne Guillaume Narcisse Ducharme, et transmis par lui, relativement à ses services à titre de membre de la commission du service public.—M. Lemieux.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DES FORCES NAVALES ACTIVES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion du très honorable M. Borden tendant à la deuxième lecture du bill,

ayant pour objet d'augmenter les forces navales actives de l'empire, et sur l'amendement y relatif déposé par M. Turriff.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Monsieur l'Orateur, hier soir, j'ai tenté de faire aussi brièvement et exactement que possible l'historique de la question navale au Canada, depuis l'époque la plus reculée jusqu'à l'année 1910. J'ai fait allusion généralement à l'attitude prise à cet égard par des membres éminents du cabinet, et j'ai cité le texte de certaines résolutions et les paroles sorties de la bouche du très honorable premier ministre et de celle de l'honorable ministre du Commerce (M. Foster). Je vais maintenant discuter en peu de mots les raisons et les principes qu'on invoque à l'appui du projet à l'étude. Il est difficile de faire concorder toutes les déclarations faites par les membres de la droite, et je ne me propose pas de présenter en raccourci les raisons avancées par tous ceux qui de l'autre côté de la Chambre ont pris la parole sur cette importante question. Cependant, j'aimerais à signaler aussi rapidement que possible les arguments et les déclarations du très honorable premier ministre, parrain de ce projet de loi et qui en porte la responsabilité, dans une mesure, et ceux de l'honorable ministre du Commerce, et d'une manière générale, les raisons alléguées par tous ceux qui réclament l'adoption de cette mesure. De mon côté, je soumettrai certaines raisons qui militent contre cette prétention, et je m'efforcerai de les discuter avec la plus grande franchise et largeur d'esprit dont je suis capable.

La raison majeure et principale que la droite invoque à l'appui du projet pour l'adoption du bill en discussion, c'est l'existence d'un péril. Si nos adversaires déclaraient carrément que de péril il n'en existe point, ils ne se sentiraient plus le courage, à mon avis, en vue de tous les faits portés à la connaissance de la Chambre et du pays, de presser l'adoption du bill, d'engager le Parlement à lui donner force de loi. Nous avons longuement discuté en cette enceinte cette question du péril imminent. Dès 1909, la question vint sur le tapis, et je reconnais en toute franchise que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), à la suite de son magistral plaidoyer contre l'adoption de toute demande de contribution et l'adoption de préférence d'un projet de construction et d'entretien direct de notre marine et de recrutement de ses équipages, observa, vers la fin de son discours, que si jamais la nation se trouvait dans des circonstances critiques, obligée de prendre sur-le-champ une décision importante, nous serions prêts à faire ce qu'exigerait la gravité du cas. Puis ce fut au tour du premier ministre actuel de soulever la question à propos du bill du service naval de 1910. Voici un extrait du discours prononcé, dans le temps, par le très honorable premier ministre:

On peut à bon droit nous demander cé que nous ferions en pareille circonstance si nous étions au pouvoir. Voici la ligne de conduite qui, à mon avis, s'imposerait alors inévitablement à nous. En prenant les mesures nécessaires, le gouvernement canadien est à même de s'assurer si la situation de l'empire en ce qui regarde la défense navale est critique. Si nous détenions le pouvoir, nous nous efforcerions de nous renseigner à cet égard, d'obtenir une réponse franche et nette à cette question, et si, au dire du gouvernement de la métropole et d'après le rapport des experts de l'amirauté, les circonstances étaient telles, et je le crois, telles que notre pays doive agir énergiquement et sur-le-champ, alors je ferais aussitôt appel dans ce sens au Parlement, et, si celui-ci se montrait réfractaire, je soumettrais la question au verdict populaire.

Ainsi, suivant la prétention du très honorable premier ministre, c'est là l'unique raison qui légitimerait la demande d'une contribution pour la métropole. Puis on nous soumit un projet de résolution, le projet d'amendement aujourd'hui fameux du très honorable premier ministre à la motion pour la 2e lecture du bill de la marine de 1910. On y alléguait l'insuffisance des mesures proposées par le Gouvernement, que cette marine serait en réalité "séparatiste" (bien que le mot même ne figure pas dans le texte), et on finissait par proposer que le Gouvernement contribuât sur-le-champ à l'amirauté anglaise une somme suffisante à l'acquisition de deux dreadnoughts du type le plus moderne et le plus puissant, indication très claire que dès cette date ancienne, le très honorable premier ministre actuel se rendait compte que nous ne saurions légitimement verser une contribution que dans le cas de péril imminent

J'arrive maintenant au dépôt en cette Chambre par le très honorable premier ministre (M.Borden) de son projet de loi à la date du 5 septembre dernier. J'ai parcouru attentivement le texte du discours du très honorable premier ministre, et tout en reconnaissant qu'il s'est attaché à convaincre le pays de l'existence d'un péril, je ne vois pas qu'il ait appuyé cette prétention de raisons bien valables. Le très honorable premier ministre, je le constate avec plaisir, tient à paraître conséquent. Il se rend compte de l'attitude très gênante, certes, dans laquelle il se trouve placé, par suite de ses déclarations antérieures depuis 1909 jusqu'aujourd'hui. Il hésite à affirmer que le péril existe, mais il s'est avancé aussi loin qu'il a pu dans ce sens, et dès le commencement de son discours, il s'est exprimé comme il suit:

Je désire exprimer ma chaleureuse appréciation de la manière dont j'ai été reçu par le

gouvernement de Sa Majesté qui nous a exposé en toute intimité les grandes questions de politique étrangère et de défense de l'empire et nous a fourni tous les renseignements à sa disposition. Certaines parties de ces confidences sont nécessairement d'un caractère très secret et ne peuvent être rendues publiques; mais la Chambre sera mise en possession des parties les plus importantes dans un docu-

qu'à ce que la tempête ait éclaté sur nous, détruisant tout sur son passage?

Puis il donna lecture de la note de l'amirauté, qu'il déposa sur le bureau de la Chambre. Plus tard, il prononça les paroles suivantes:

Il n'est ni nécessaire ni opportun de débattre ou de discuter en ce lieu la probabilité ou l'imminence d'une guerre. Ce qui doit nous guider, en somme, c'est la présence ou l'absence d'une parfaite sécurité. Nous ne saurions nous contenter de moins, car le risque est trop grand.

Au moment de terminer son très important discours, il prononça ces paroles, qui se trouvent à la page 693 de la version revisée:

Les dix ou vingt années qui vont suivre seront fécondes en grands résultats pour l'empire, et il importe extrêmement que des questions d'intérêt purement local, quelle qu'en soit l'urgence, n'empêchent aucun de nous de se montrer à la hauteur de la situation. Voici que le ciel se charge, que le tonnerre gronde dans le lointain, que l'éclair fend la nue vers l'horizon; allons-nous délibérer jusqu'à ce que la tempête ait éclaté sur nous, détruisant tout sur son passage?

C'est à peu près à cela que se ramènent les déclarations du premier ministre sur la question des circonstances critiques, ou du besoin, ou du péril imminent, quelle que soit la désignation dont on se serve pour représenter cet état de choses. Ainsi, je ne pense pas me tromper en affirmant que le très honorable premier ministre n'a pas prétendu qu'il y a péril imminent, ou du moins n'a rien dit pour nous le prouver; d'autre part, il s'est efforcé autant qu'il lui était possible de créer cette impression dans le pays, et tous ses suivants en cette enceinte, oublieux de leurs déclarations antérieures, n'ont tenu aucun compte des objections soulevées, et se sont bornés à réclamer une contribution d'urgence sous prétexte de ce prétendu terrible péril allemand. Et telle a été l'influence exercée sur l'esprit du très honorable premier ministre, que le voilà persuadé que pour justifier sa conduite et ce projet devant le pays, il ne saurait se dispenser de prendre la même attitude. J'ignore ce qui a pu se passer dans les cénacles et caucus du parti conservateur, mais ce que je sais bien c'est que tous les membres de la droite qui ont discuté cette question ont affirmé sans hésitation que le péril est imminent, à cause du développement et de la force de la marine de guerre allemande; et que nous devons prendre ces mesures, non seulement en vue de maintenir l'équilibre de la marine anglaise, mais en vue de nous protéger nous-mêmes, ou les Iles-Britanniques, contre tout danger d'invasion; et ils s'accordent tous à dire qu'en protégeant les Iles-Britanniques, nous nous protégeons nous-mêmes, ce qui, bien entendu, est juste. Cette influence exercée sur l'esprit du très honorable premier ministre a été telle que jeudi dernier, traitant cette question, il a complètement modifié son attitude. Voici comment on le fait parler à la page 3436:

Et quand le très honorable premier ministre déclare que nous ne devons rien faire, d'abord tant que nous ne serons pas en mesure de construire nous-mêmes des navires, et ensuite, tant que nous ne serons pas en mesure de former des marins et d'en garnir ces vaisseaux, je réponds qu'il n'a pas une conception juste de la situation et ne paraît pas animé du sincère désir de faire quelque chose au moment du péril.

Voilà donc le très honorable premier ministre qui soutient maintenant qu'il y a péril. Mon très honorable ami s'est joint au ministre du Commerce et de l'Industrie et à tous ceux qui, parmi la droite, ont parlé sur cette question, sauf, il faut le dire, l'honorable député de Waterloo-nord (M. Weichel), qui a suivi hier soir un mode d'argumentation différent de celui qu'ont employé ceux de son parti. Je félicite mon honorable ami d'avoir eu le courage de dire à cette Chambre ce que du moins il croit être la véritié. Je souhaite que quelques-uns de mes honorables amis de la droite qui n'ont pas à briguer les suffrages d'électeurs allemands soient aussi francs envers leurs commettants et envers le pays que l'a été mon honorable ami de Waterloo-nord (M. Weichel).

Nous arrivons maintenant, monsieur l'Orateur, à la déclaration de l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie. S'il est de l'autre côté de la Chambre quelqu'un pour qui j'aie une admiration sincère, ou dont le talent du moins me fasse éprouver une sincère admiration, c'est bien le ministre du Commerce et de l'Industrie. On me pardonnera sans doute si je mentionne avec une certaine fierté que nous sommes nés lui et moi dans la même province et dans le même comté. Je ne sais si la partie du comté d'où je viens ne s'est pas quelque peu ressentie de la grandeur d'âme de l'honorable ministre; mais je suis fier de ce qu'un homme de son talent, de sa largeur d'idées et de sa force de caractère soit sorti de la petite province du Nouveau-Brunswick sise sur la mer. S'il s'agit d'argumenter avec logique, s'il s'agit de trouver quelqu'un qui, serré de près, doit d'une manière ou d'une autre se tirer d'embarras, l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie est l'homme qui est de force à le faire avec infiniment plus d'adresse que ne le peuvent aujourd'hui tous ceux que je connais.

M. CLARK (Red-Deer): Il peut se gober lui-même.

M. CARVELL: Il peut mieux encore; il peut sans se gober faire le tour d'une question. Je n'entends point citer au long son discours de 1909 car ce serait prendre inutilement le temps de la Chambre; mais nous savons que l'honorable ministre a fait en faveur d'une marine canadienne une merveilleuse argumentation. Voici ce qu'il a dit, après avoir discuté la chose de la seule manière qu'il le pouvait faire, après avoir indiqué le pour et le contre, et s'être prononcé en faveur de la construction d'une marine canadienne. Cette déclaration, qui donc a pu l'oublier?

Nous aurons alors incorporé dans cette politique un peu de notre charpente, un peu de notre corps, un peu de notre sang, un peu de notre cerveau, un peu de notre indépendance nationale.

Tandis que nous n'aurions rien de tout cela, si nous tentions de réaliser la politique de donner de l'argent à l'empire britannique. Mon honorable ami a compris que pour lui la seule attitude à prendre était d'annoncer hardiment une crise; mais son discours de 1909 est toujours là, et il ne lui est pas possible d'en sortir, il ne lui est pas possible de faire oublier ce qu'il a toujours prétendu jusqu'ici. Mon honorable ami n'était pas en Angleterre à l'époque où le très honorable premier ministre s'y trouvait. C'est plus tard qu'il s'y est rendu, après que déjà, je crois, le très honorable premier ministre était de retour. Mon honorable ami, le ministre du Commerce et de l'Industrie, n'était pas présent aux conférences qui ont eu lieu avec l'amirauté. Il n'avait pas entendu les paroles échangées entre le très honorable premier ministre et le premier lord de l'amirauté. S'il a su quelque chose de ce qui s'est passé, il l'a su de ceux qui étaient là; du directeur général des Postes, je présume. Ce dernier était bien en effet celui qui, je n'en doute point, pouvait le mieux renseigner mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'industrie sur ce qui s'était passé dans cette circonstance mémorable.

Je vais maintenant vous lire ce que dit aujourd'hui le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster), et le mettre à côté de ce qu'a dit le très honorable premier ministre. C'est à la page 1416 des débats (v.a.) que la chose se trouve:

Le premier ministre et quelques-uns de ses collègues se sont rendus en Angleterre. Ils y ont séjourné deux mois et ne sont pas demeurés inactifs. Ils virent le personnel et les lords de l'amirauté qui leur communiquèrent les secrets et leur exposèrent le système et la situation de l'empire. Non seulement ont-ils obtenu des statistiques, des chiffres ainsi que des lumières des experts, mais ce qui est encore plus précieux, ils ont vécu dans le milieu et l'atmosphère où se meuvent des hommes qui ont consacré leur vie aux besoins de l'empire, à l'étude des conditions où se trouvait cet empire, celle de la situation des autres pays, ce qui est infiniment plus précieux que d'arides statistiques ou des tableaux de chiffres.

Après s'être ainsi éclairé aux sources mêmes, le premier ministre demeura convaincu de l'existence du danger, et qu'il y avait lieu d'accorder sans retard une aide substantielle. Il revint donc devant le Parlement et lui exposa toutes les preuves qu'il lui était possible de communiquer; et il fit part à cette Chambre de la conviction qu'il s'était formée, à titre de chef du cabinet. Il lui a été impossible de renseigner cette Chambre davantage, cela ne lui étant pas permis; mais qu'on ne s'imagine pas que les renseignements et la statistique figurant au mémoire des lords de l'amirauté, préparé pour publication, renferme la totalité, ou même la plus importante partie des renseignements obtenus. Or, monsieur l'Orateur, s'appuyant sur le mémoire du gouvernement britannique et sur les renseignements puisés à une source plus profonde et plus intime, le premier ministre, dit à cette Chambre et au pays: Il existe un besoin et un besoin pressant. Je crois qu'il importe de donner l'aide la plus substantielle possible, en présence de ce besoin et je le déclare au pays, je connais le dépôt confié à ma garde. Ce dépôt confié à mes soins touche non seulement au bien-être du Canada, mais à celui de l'empire. Qu'on dise ou qu'on fasse ce qu'on voudra, les destinées du Canada sont irrévocablement liées à celles de l'empire. M'appuyant sur les renseignements que je vous ai donnés et sur des renseignements qu'on m'a confiés, mais que je ne saurais divulguer, pour m'acquitter de la mission sacrée de membre du Conseil privé et de chef du cabinet, je demande au parlement de voter ce crédit.

Telles sont les paroles que le ministre du Commerce et de l'Industrie a mises dans la bouche du très honorable premier ministre, mais ce ne sont pas des paroles que le premier ministre a lui-même prononcées. Le très honorable premier ministre ne les a pas prononcées. Avec toute son agilité et toute son habilité, mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie se présente, en effet, hardiment devant la Chambre et soutient qu'il existe une crise; il soutient que non seulement le Canada a raison, mais qu'il est tenu de faire face aux circonstances du moment.

Avant de passer à autre chose, il y a cependant un fait sur lequel je dois m'arrêter, et c'est celui de l'atmosphère au milieu de laquelle il dit s'être trouvé lors de son séjour à Londres. Mais, monsieur l'Orateur, vous pouvez trouver à Londres une atmosphère qui satisfasse les désirs d'un impérialiste chaque fois qu'il lui plaît d'y aller. Si mon honorable ami s'était rendu à Londres il y a quatre ou cinq ans, il y aurait trouvé l'air saturé de l'idée que le gouvernement libéral était entraîné à sa ruine lorsqu'il cherchait à soulager le pauvre du poids des taxes pour en charger le riche. Si mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie avait alors été à Londres, il en serait revenu pour

nous dire: ceci est dans l'air, et parce que c'est dans l'air, inutile d'y songer. Mais on y a songé, et par le fait de Lloyd George, plusieurs millions des taxes dont hier soir mon honorable ami de Hastings (M. Northrup) a parlé si lugubrement ont passé des épaules du pauvre, des épaules du travailleur foulé aux pieds, sur celles du riche; non pas dans la mesure qu'il aurait fallu, à mon sens, mais dans une certaine mesure. L'atmosphère était alors ébranlée par les cris de ceux qui étaient opposés à ce projet. Je me figure ce que mon honorable ami aurait trouvé s'il avait fréquenté des membres de la chambre des lords au temps où a été rejeté le premier budget de Lloyd George. J'étais en Angleterre lorsque s'est discuté le bill de veto, et il m'a paru que l'atmosphère était violemment agitée. Il y avait là d'autres membres de cette Chambre, et ils ont constaté la même chose. Non seulement cela, mais on y était comme électrisé par le sentiment de la chute prochaine du gouvernement libéral et du retour au pouvoir du parti conservateur. L'idée d'un abandon par la Chambre des lords de son droit de légiférer sur une importante question et en particulier sur une question où le pouvoir de taxer leurs biens au bénéfice du pauvre se trouvait concerné, était chose à laquelle il ne fallait pas songer. L'orage cependant s'est dissipé, et, si mon honorable ami avait été en Angleterre un mois plus tard, en 1911, il y aurait trouvé une atmosphère toute différente. Alors en effet que l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie et moi étions sur l'océan, la chambre des lords cédait et laissait passer le bill de veto dont la conséquence est que la chambre des lords n'a plus le pouvoir de s'opposer effectivement à la volonté des communes.

Lorsque s'est discutée la grande question du home rule, il était à Londres, et c'est une autre atmosphère qu'il y a trouvée. Il a trouvé là une atmosphère qui disait qu'avant de consentir à laisser imposer le home rule à l'Irlande, on se rebellerait. Il a trouvé dans le nord de l'Irlande des membres de la Chambre des communes et des membres de la Chambre des lords prêchant ouvertement la rébellion. Il y a même trouvé des hommes à qui l'on avait fourni des armes et des munitions et qui se préparaient à résister jusqu'à la mort à cette mesure. Après être resté là deux ou trois mois de plus, il a trouvé une autre atmosphère. Il était là, en effet, lorsque la ville de Londonderry, ce château fort des unionistes que l'on avait dit être prêt à soutenir ceux qui se préparaient à dissoudre l'empire britannique plutôt que de se soumettre à la loi du Home Rule, a élu un partisan de l'autonomie irlandaise. Il a dû constater aussi que la grande province de Ulster était représentée au Parlement par des hommes qui, pour la plupart, étaient en faveur du Home Rule.

Vous me pardonnerez peut-être ces digressions, monsieur l'Orateur, mais j'ai pensé qu'il était utile de montrer avec quelle agilité les membres de la droite créent ces atmosphères. Lorsque mon très honorable ami et ses collègues ont quitté Ottawa, ils ont commencé par créer une atmosphère en Angleterre, et de cette atmosphère est sortie la demande d'une contribution en argent ou en dreadnoughts. Des milliers de livres sterling ont été employés à la création de cette atmosphère. Elle a été suscitée par des articles dans les journaux anglais, par les discours des hommes politiques de la Grande-Bretagne et par la transmission à ce pays-ci de ces articles et de ces discours. Nous avons pu en prendre connaissance d'abord dans le "Star", de Montréal, et ensuite dans tous les organes petits et grands du parti conservateur. L'atmosphère était créée, et lorsque le premier ministre arriva en Angleterre, tout était prêt, et il fut tout de suite accaparé par les clubs unionistes; on le fit boire et banqueter; il lui fut donné à entendre que la seule chose qui pouvait leur être utile, c'était une contribution, et c'est dans ces dispositions et ces circonstances qu'il se rendit auprès de l'amirauté.

Les Anglais sont un peuple intelligent; ce ne sont pas tous des excentriques, portant le monocle; ils ont deux yeux, qu'ils tiennent bien ouverts et cela de vieille date, et ils connaissent parfaitement l'attitude prise par le Parlement canadien en 1909, car il en est question dans le mémoire. Ils savaient l'attitude prise par le parti conservateur en 1910; ils connaissaient l'amendement proposé par le chef du Gouvernement lorsqu'il était leader de la gauche; ils savaient l'attitude du parti libéral; ils étaient au courant de la loi du service naval adoptée par le Parlement canadien; ils savaient que le parti libéral avait été battu en 1911; ils connaissaient l'attitude des nationalistes; ils savaient que les nationalistes, les alliés du chef du Gouvernement ne voudraient jamais permettre au pays d'inaugurer et d'entretenir une marine militaire canadienne; ils savaient, de manière à n'en pas douter, que tout ce que le Gouvernement pouvait faire, c'était d'offrir une contribution.

L'amirauté sachant donc que le gouvernement conservateur était dans l'impuissance de construire des navires de guerre et ne voulait pas le faire; que tout ce que ses alliés nationalistes lui permettraient de faire serait d'offrir une contribution, voilà que le premier ministre et ses collègues se rendent auprès de l'amirauté et lui disent: "Avec ces restrictions, ces stipulations et ces conditions, que pouvons-nous faire pour vous"? Personne ne saurait s'étonner de la réponse reçue de l'amirauté; c'est le contraire qui aurait dû nous étonner. L'ami-

rauté ne discute la question qu'au simple point de vue académique. L'amirauté ne modifie guère la base de son attitude de 1909. J'ai dit, hier soir, à cette Chambre l'attitude prise par l'amirauté dans le mémoire McKenna, datant de juillet 1909, avant la conférence. Je veux citer de nouveau ce texte, afin de bien mettre en relief l'attitude prise à cette époque.

Si on envisageait le problème de la défense impériale uniquement comme un problème de stratégie navale, on constaterait que la plus grande somme de force pour une dépense donnée s'obtient par l'entretien d'une seule marine de guerre, avec l'unité concomitante d'instruction et l'unité de commandement.

Puis le mémoire ajoute que cela pourrait répondre aux vues d'une partie de l'empire et non à celles d'une autre partie; et l'on discuta méthodes et programmes. Lorsque le premier ministre se rendit à Londres en 1912, il dit à l'amirauté: "Que pouvons-nous faire?" On pourrait dire que l'amirauté a modifié son attitude; mais c'est précisément ce que ferait le gérant d'une grande compagnie ou de grandes usines. Supposons que ce Gouvernement crée une commission, lui dise de se mettre à l'œuvre et se construise un ouvrage public, puis lui demande ce qu'elle veut faire. Elle veut faire la chose à sa façon, précisément comme l'amirauté le voulait, mais le Gouvernement lui donne à entendre que certaines raisons l'empêchent de prendre telle ou telle attitude. Alors la commission se montre d'humeur accomodante et de bonne composition et dit ce qu'il faut faire. Ainsi en est-il de l'amirauté. L'amirauté dit: "Voici le moment favorable pour obtenir précisément ce que nous voulons, à titre de conseil d'administration de l'amirauté,—non pas le gouvernement britannique.—A mon avis, ce n'est pas là ce que veut le gouvernement britannique, et j'essaierai plus tard de vous dire sur quoi je m'appuie pour établir pareille distinction. Mais il s'agit de ce que disent les lords de l'amirauté qui n'envisagent la question que sous un seul angle. "Ne nous donnez pas de dreadnoughts utilisables dans la flotte britannique". Cela ne figure pas textuellement dans le document, mais citons leurs propres paroles:

Le premier ministre du Dominion ayant demandé quelle forme il faut donner à l'aide immédiate fournie par le Canada, pour lui donner toute la valeur possible, nous n'hésitons nullement à dire, après étude approfondie de la question, qu'il est désirable que cette aide comprenne la fourniture d'un certain nombre de navires de guerre les plus forts et les plus puissants que puisse construire la science ou fournir les capitaux.

Pouvaient-ils dire autre chose? Le premier ministre leur demande: "Que pouvons-nous faire pour vous immédiatement? L'amirauté savait que nous étions impuissants à construire immédiatement des vaisseaux au Canada. Jamais l'amirauté ne nous a demandé de le faire immédiatement; seulement le premier ministre pose la question: "Que pouvons-nous faire pour vous immédiatement?" et il obtient la seule réponse que puisse donner l'amirauté. "Vous pouvez, disent les lords, fournir un certain nombre de grands cuirassés d'escadre. Il leur était impossible de répondre autrement, et tout autre groupe d'hommes placés dans la même situation auraient donné précisément la même réponse.

L'amirauté, il est vrai, argumente pour convaincre le peuple canadien qu'il doit fournir cette somme. Elle fait l'exposé de la situation respective des flottes allemande et britannique en ce moment. Elle dit quelle sera la situation respective des deux flottes en 1915; seulement il faut signaler ici une singulière omission qu'on n'a pas encore relevée dans ce mémoire. Ce qu'il y a de plus remarquable dans ce mémoire, c'est que l'amirauté britannique dit au peuple canadien la situation qu'occupera la flotte allemande en 1920 mais elle ne dit absolument rien de celle qu'occupera la marine britannique à cette date. Cette omission peut tenir à une double raison. J'incline à me ranger à la dernière. La première raison, c'est que l'amirauté veut engager le peuple canadien à se charger d'une chose qu'elle ne veut pas faire elle-même. La véritable raison, à mon avis, c'est que l'amirauté ne veut pas révéler au monde les détails de son programme pour les huit années à venir. Elle n'a pas donné publicité à son programme, et même dans ce mémoire, il n'y a pas un mot sur la situation de 1920. Le mémoire se borne à donner une idée de la situation de l'Allemagne à la fin de cette année. J'ai fait connaître, dans la mesure de mes lumières, tous les arguments qu'on peut formuler en faveur de cette contribution.

J'aborde l'autre aspect du débat, la question d'urgence. En dépit du lamentable exposé du député de Hastings-nord (M. Northrup) hier soir, nous savons que la Grande-Bretagne est le banquier du monde. Nous savons que c'est le plus riche pays du monde. Nous ne croyons pas que des millions d'êtres humains y soient exposés à mourir de faim. On le sait, depuis cinq ans, la Grande-Bretagne a réussi à réduire sa dette nationale de $50,000,000 annuellement; elle a été en mesure de payer tous les frais d'administration et d'appliquer son programme naval dans une plus large mesure que toute autre puissance mondiale. Et toutes ces dépenses, elle a réussi à les effectuer en les demandant uniquement aux recettes, et le gouvernement affirme publiquement qu'il entend persévérer dans cette voie.

Nous savons que les lords de l'amirauté ne nourrissent aucune crainte au sujet du résultat de ce problème naval entre la Gran-

de-Bretagne et l'Allemagne. A la gauche, nous sommes convaincus qu'il n'existe pas de crise. Les faits et les chiffres appuient nos dires.

Hier soir, le député de Waterloo-nord (M. Weichell) nous a rappelé certaines paroles prononcées par le très honorable Winston Churchill, au cours du débat sur les propositions relatives à la marine devant la Chambre des communes impériale le 22 juillet dernier. Plusieurs autres députés qui ont pris part au débat ont aussi cité ces paroles. J'ai sous les yeux un extrait qui, à mon avis, résume parfaitement la question. Ces paroles, l'honorable M. Churchill les prononça après que la loi de la marine allemande eût été livrée à la publicité, et après que les ministres canadiens se fussent rendus à Londres, pour demander à l'amirauté ce qu'il fallait faire pour venir immédiatement en aide à la flotte de la Grande-Bretagne. Ces paroles figurent au compte rendu des débats parlementaires d'Angleterre, vol. 41, 22 juillet 1912. Après un examen assez approfondi des propositions de la Grande-Bretagne et de celles de l'Allemagne figurant à la loi de la marine allemande, il se sert de ces paroles frappées au coin du bon sens:

> Une préparation calme, méthodique, constante et soutenue, prolongée sur une suite d'années, peut seule élever la marge de notre puissance navale. Il ne sert de rien de jeter les millions par les fenêtres, sur l'impulsion du moment, avec un geste d'impatience ou sous le coup d'une panique. Pareille attitude ne révèle que faiblesse et impuissance. Ceux qui réclament des dépenses sensationnelles, dans la conviction que c'est ainsi qu'il faut parer à ce genre de dangers ignorent eux-mêmes les conditions navales ou spéculent sur l'ignorance d'autrui.

Il serait impossible de donner un résumé de la question fait avec plus de concision et de lucidité. Il ne sert à rien de s'exciter et de perdre la tête; nous sommes maîtres de la situation; à quoi bon jeter les millions par les fenêtres? Vous jetez au hasard les millions, en les affectant à des navires inutiles; vous augmentez par là les frais d'entretien et avant longtemps ces navires seront d'un type suranné. Mieux vaut prendre une attitude calme et réfléchie, et faire face aux conditions, à mesure qu'elles se présentent. On dirait que Winston Churchill vise ici certaines conditions inconnues du peuple de la Grande-Bretagne et de nous-mêmes, mais qui sont venues au jour depuis deux ou trois semaines. On le sait, avant cette époque, Churchill était allé en Allemagne et antérieurement il avait dit au peuple britannique et au monde ce que la Grande-Bretagne se proposait de faire, c'est-à-dire conserver à la Grande-Bretagne sa suprématie navale sur la haute mer. Il est acquis aujourd'hui qu'en prononçant ces paroles, M. Churchill avait reçu des renseignements ignorés du monde en général mais qui tombent maintenant dans le domaine de la publicité. Voici ce que publiait parmi ses dépêches un journal d'Ottawa, le 8 février 1912:

> Le pacte naval en Allemagne peut mettre fin à la course effrénée aux armements—Paroles fort significatives de l'amiral allemand Von Tirpitz en portant la parole devant le Reichstag.
>
> Berlin, 8 février—Le comité du budget discute actuellement les évaluations budgétaires pour la marine pour 1913. D'après l'organe officiel, Lokalanzeiger, l'amiral Von Tirpitz a informé le comité "qu'une convention judicieuse" entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne au sujet de la force respective des marins de guerre serait bien accueillie. Si ce compte rendu de ses paroles est exact, sa déclaration est le premier aveu officiel venant de source autorisée, qu'aux yeux de l'Allemagne un accord quelconque avec la Grande-Bretagne serait à portée de la politique pratique.
>
> La déclaration de l'amiral Von Tirpitz devant le comité du budget touchant la force respective des flottes de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne est également remarquable, lorsqu'il dit qu'il ne faudrait pas mourir de craintes au sujet du type de puissance navale maintenu entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne.

Les ministériels devraient méditer cet article. Nous trouvons ensuite dans un article de la "Vossiche Zeitung", journal très important d'Allemagne, le passage suivant:

> **La "Vossiche Zeitung" considère la déclaration** de Tirpitz comme une annonce formelle qu'une entente navale anglo-allemande a été conclue. Les "Berliner Neuste Nachrichten", l'organe de la Ligue navale allemande. . .

C'est l'élément jingo en Allemagne. Ils en ont un en Allemagne comme nous en avons en Angleterre et au Canada.

> . . .déclarent que l'Allemagne est à la veille de faire un "changement définitif dans son programme naval" et elles insistent pour que le parlement examine bien s'il ne serait pas préférable de conserver toute "liberté d'action".

Comme tous les autres éléments jingos, ce journal est opposé à un tel changement. En présence de tout cela, comment un député peut-il tirer une autre conclusion que Winston Churchill savait ce qu'il disait quand il a conseillé une action raisonnable et guidée par le bon sens, dans la chambre des communes anglaise, le 22 juillet 1912?

M. BURNHAM: L'honorable député est-il en faveur d'une marine impériale et dans ce cas ne serait-il pas bon de consulter les autres parties de l'empire avant d'adopter aucun programme?

M. CARVELL: Je répondrai plus tard avec grand plaisir car j'ai l'intention de discuter cette partie du sujet. Quand mon honorable ami me demande si je suis en faveur d'une marine impériale, je réponds que je le suis certainement. Ce serait un pauvre Anglais et un piètre Canadien celui

qui ne serait pas en faveur d'une marine impériale. Je suis en faveur de plus que cela. Je suis aussi en faveur d'une marine canadienne. La question de mon honorable ami est très juste et j'y répondrai plus tard.

Nous avons d'autres preuves encore à propos de cette question. Je trouve une autre raison puissante, et à laquelle on ne peut pas répondre suivant moi, pour nous empêcher de procéder en ce moment à l'adoption de ce projet, raison complètement différente de celle que mon honorable ami d'Assiniboia (M. Turriff) a exposée. La classe ouvrière anglaise ne s'endort pas sur ces questions. Elle paye sa part des taxes, bien qu'elles ne soient pas aussi élevées qu'autrefois; mais elle comprend que si une partie de cet argent au lieu d'être employé aux armements maritimes était consacré à augmenter les pensions de la vieillesse, à accroître les assurances et à toutes les autres entreprises qui pourraient soulager les souffrances de la classe pauvre en Angleterre, la vie serait plus facile dans ce bas monde. Elle a donc ses opinions sur ce point.

En Angleterre, depuis M. Bonar Law et M. Asquith, jusqu'au simple ouvrier, tout le monde se rend compte et sait que l'Angleterre est bien protégée, qu'elle s'occupe de ses propres intérêts et n'a pas besoin que les colonies interviennent dans ses affaires. Le peuple sait qu'il peut avoir confiance dans le parlement et le gouvernement pour faire ce qui est nécessaire en vue de protéger le pays. Une des choses les plus impressionnantes que j'aie pu voir à ce propos s'est passé lors d'un congrès tenu à Londres, et qui comprenait une assemblée du parti ouvrier indépendant, le groupe parlementaire ouvrier, les unions ouvrières, les unions industrielles et la société Fabian. Les délégués représentaient deux millions d'ouvriers des unions de la Grande-Bretagne. Pensez-y, un congrès représentant deux millions de membres des unions ouvrières. Voici les paroles prononcées dans le discours d'ouverture par le président qui était membre du groupe ouvrier au parlement.

M. G. H. Robrts, le représentant ouvrier de Norwich, présidait la séance et au cours de son discours inaugural, il a parlé ainsi qu'il suit de l'offre de cuirassés d'escadre à l'Angleterre, faite par le premier ministre Borden:

L'offre du Canada de donner à l'Angleterre trois cuirassés d'escadre a soulevé beaucoup de commentaires dans le pays. Si le Canada avait décidé de construire, d'équiper et d'entretenir sa propre marine, nous ne serions pas intervenus. Mais un cadeau qui augmente beaucoup notre dépense m'autorise à le critiquer. En acceptant les assurances du Gouvernement que nos forces défensives sont suffisantes et efficaces, ces trois navires doivent dépasser nos besoins. En outre, accorder aux colonies une représentation dans le comité de la défense impériale est une innovation qui

M. CARVELL.

est grosse de conséquences si graves qu'elle doit être soumise à une enquête minutieuse. En nous opposant à des armements inutiles et provoquants qui gaspillent des ressources dont on a bien besoin ailleurs, nous avons la conscience glorieuse que la paix future, le bonheur et le bien-être des millions d'êtres humains sur la terre dépendent beaucoup de notre conduite.

Je recommande particulièrement ce passage à mon honorable ami de Waterloo-nord (M. Weichel). Si son attention y avait été attirée assez tôt, je pense qu'il en aurait parlé à la Chambre. Je l'ai fait moi-même parce que ces pensées ont été exprimées par ceux dont j'ai parlé et qui croient que le gouvernement anglais s'occupe amplement de leurs affaires et ce sont des hommes qui pendant cinq cents ans n'ont jamais hésité, lorsque le pavillon anglais était en danger, à sacrifier leur vie pour la sécurité du pays. Ils disent qu'une contribution de notre part n'est pas nécessaire.

Mais j'ai plus que cela encore. J'ai un article éditorial du "London Daily News" du 8 février. Ce n'est pas de l'histoire ancienne, c'est très récent. Je ne lirai pas tout l'article, cela me prendrait trop de temps, mais je le recommande à la sérieuse attention de nos amis de la droite. J'espère que le très honorable chef du Gouvernement lui-même se donnera la peine de lire l'article car il contient plus de choses qu'aucun autre article publié sur la question navale, soit au Canada soit en Angleterre. L'article discute d'abord la déclaration récente de l'amiral Van Tirpitz:

Le discours de l'amiral Von Tirpitz n'était pas, suivant nous, moins important que celui de son collègue.

Un de ses collègues au Reichstag:

Parlant du discours de M. Churchill prononcé le 18 mars, il a dit que comme chef de la marine allemande il n'avait aucune objection à ce que la proportion entre la flotte anglaise et allemande soit de 16 à 10. Cette déclaration comprend tout d'abord la renouvellement de l'affirmation allemande qu'elle ne désire pas contester la suprématie de l'Angleterre sur l'océan: et secondement c'est presque une nouvelle déclaration que la proportion de 10 à 16 assure le but de sa propre défense que l'Allemagne a en vue.

Ce sont les paroles de l'amiral Von Tirpitz qui est chargé dans le gouvernement allemand de la direction des affaires navales; il dit publiquement qu'il ne s'oppose pas à admettre la proportion de seize à dix, établie par M. Churchill, c'est-à-dire seize navires anglais pour dix navires allemands. Le "News" continue la discussion quelque temps et finalement nous arrivons au Canada et c'est ma justification pour faire ici cet après-midi la lecture de cet article:

Il est clair que si la proportion de 16 à 10 est acceptable par l'Allemagne, après avoir été formulée par M. Churchill, il y a des raisons très puissantes pour y demeurer fidèle.

Est-ce ce que nous faisons? Deux circonstances nous permettent d'en douter. Il y a d'abord la complication des cuirassés malais-canadiens; il y a secondement l'information que notre programme de constructions dans le courant de l'année sera plus grand que ne l'avait prévu l'an dernier M. Churchill. Pour le second cas, tant qu'il repose seulement sur des rumeurs, il n'y a pas lieu de le discuter, mais le premier nécessite des commentaires. M. Churchill a dit que les cuirassés malais-canadiens seraient ajoutés au programme anglais, par conséquent ils vont porter la proportion à plus de 16 à 10. Nous avons très souvent fait ressortir que tant qu'il nous faudra équiper et maintenir les navires des colonies sans qu'il y ait une réduction correspondante dans notre propre programme, cette aide des colonies impose un fardeau additionnel au contribuable anglais. Si comme conséquence, nous poussons l'Allemagne à adopter de nouvelles lois navales et si nous ressuscitons une concurrence au moment où elle promet de s'arrêter, alors on admettra que le système de compter les navires coloniaux ajoutés à la flotte impériale comme étant en dehors du programme anglais, nous coûtera cher.

La prudence et la sagesse nous indiquent deux voies à suivre. Nous devrions décourager les présents faits à la marine anglaise et encourager les colonies à construire des marines locales. Précisément puisque les autorités navales annoncent oue leur flotte est destinée à la défense, elles ne pourraient pas compter les marines locales des colonies, placées sous la direction des gouvernements autonomes, comme des additions à la marine anglaise ou comme devant augmenter en quoi que ce soit le danger pour la sécurité de l'Allemagne. Les craintes navales de l'Allemagne se confinent à l'Europe et les marines des colonies sont toutes hors d'Europe . Il s'ensuit que le Canada ferait beaucoup mieux dans son intérêt et pour l'Angleterre et la paix du monde, si au lieu d'offrir trois cuirassés à la marine anglaise, il suivait l'exemple de l'Australie et se procurait une marine locale qui lui serait propre.

C'est une affirmation qui doit être étudiée avec soin, comme je l'ai dit par les honorables députés de la Chambre. Quand un grand journal comme le "London Daily News" qui n'est pas un journal de province, mais un des plus grands journaux du monde, lu probablement par autant de lecteurs qu'aucun journal anglais à l'exception peut-être du "Times", vient nous dire en réalité que le gouvernement canadien n'aide pas, mais fait du tort à l'empire anglais par l'adoption de son programme, il est temps que nos honorables amis de la droite abandonnent leur jingoïsme et se dégagent de cette atmosphère qu'ils trouvent à Londres et reviennent à la raison et au bon sens. Il est temps qu'ils abandonnent ce bill, comme l'a dit mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff), qu'ils remanient les circonscriptions et s'ils tiennent à obtenir une décision qu'ils laissent le peuple dire ce que nous devons faire à ce propos.

Mais nous avons encore d'autres preuves. Je n'en ai donné qu'une petite partie et je n'en donnerai pas beaucoup plus, car si je le faisais j'accaparerais le temps de la Chambre plus que je ne serais autorisé à le faire. La droite a été excessivement contente de l'attitude de mon honorable ami—et je le considère comme un ami—le député de Sunbury-et-Queen (M. McLean), avec qui j'ai été associé en politique pendant de nombreuses années. Cet honorable député a suivi la conduite qui lui a paru bonne et je ne veux entrer dans aucune discussion avec lui. Mais nous lui sommes reconnaissants pour une quantité de faits qui, s'ils étaient parfaitement compris, donneraient à la Chambre des raisons suffisantes pour ne pas adopter cette proposition et pour revenir au simple sens commun. Le mémoire de l'amirauté a été remis au Gouvernement actuel à la suite, je crois, d'une demande importante de sa part et je soupçonne qu'il n'a pu avoir ce qu'il voulait tout d'abord et qu'il a renvoyé le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) pour l'obtenir—c'est le ministre du Commerce et de l'Industrie qui a joué le tour. Mais dans le mémoire de l'amirauté on ne parle que de dreadnoughts. On y met de côté tout ce qui a trait à la marine, sauf les dreadnoughts et on y compare les dreadnoughts de l'Angleterre jusqu'à l'année 1915, avec ceux de l'Allemagne jusqu'à 1920.

J'ai maintenant l'intention de présenter à la Chambre un certain nombre de statistiques préparées par quelqu'un en qui nos honorables amis ont la plus absolue confiance. Je crois qu'elles sont très exactes et que si elles sont connues de la Chambre et du pays, on pourra compter sur elles comme l'essence même des faits relatifs à la situation navale.

Les tableaux cités par les honorables députés de Sudbury-et-Queen (M. Maclean) révèlent un surprenant état de choses et l'on pourrait discuter pendant des heures sur les renseignements qu'ils comportent. Par un de ces tableaux, je constate que l'Angleterre possède 655 navires et l'Allemagne 364. Je n'ai aucun doute que mon honorable ami a puisé ses renseignements à des sources dignes de foi et que ce n'est qu'après en avoir vérifié l'exactitude qu'il les a consignés dans les colonnes des "Débats." Ainsi, l'Angleterre possède 655 navires et l'Allemagne 364; malgré cela, l'honorable député prétend qu'il faut absolument renoncer à la sage politique adoptée par le parlement en 1909, parce que l'Angleterre est en danger, parce que les circonstances sont critiques. Je crois, monsieur l'Orateur, que c'est plutôt pour le parti conservateur que les circonstances sont critiques. J'aurai quelque chose de plus à dire sur ce point, un peu plus tard.

Si nous passons au tableau suivant, nous voyons que l'honorable député ne perd pas son temps à additionner des navires démo-

dés et sans valeur; il ne tient compte que des plus puissants engins de combat qu'il y a actuellement sur les mers. Dans ce tableau, il laisse tous les autres navires de côté et ne fait entrer en ligne que les 25 navires les plus perfectionnés, les plus modernes et les plus puissants. De ces 25 navires, 12 appartiennent à l'Angleterre et deux à l'Allemagne. Ce sont des cuirassés d'escadre d'une vitesse de 21 nœuds et plus. Mon honorable ami passe ensuite aux grands croiseurs de 28 nœuds et plus. Il n'y a actuellement que douze de ces navires dans le monde entier; l'Angleterre en possède six et l'Allemagne trois. Il y a vingt-cinq croiseurs cuirassés, d'une vitesse de vingt-trois nœuds et plus; l'Angleterre en possède dix-sept et l'Allemagne deux. Sur vingt-quatre croiseurs protégés, d'une vitesse de vingt-cinq nœuds et plus, l'Angleterre en possède quatorze et l'Allemagne quatre. Sur vingt-cinq contre-torpilleurs de trente-trois nœuds et plus, l'Angleterre en possède dix et l'Allemagne quatre. Cependant, malgré cette énorme supériorité, mon honorable ami prétend que le Canada doit donner $35,000,000 à l'Angleterre, même si ce don doit imposer de nouvelles charges aux contribuables anglais. Voilà bien la quintescence du jingoisme tory!

Les honorables députés de la droite et, plus spécialement, l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) traitent cette question comme si le monde entier était ligué contre l'Angleterre; comme si les hommes d'Etat anglais avaient l'obligation de mettre l'empire en état de résister à toutes les coalitions imaginables. Je considère qu'il n'est pas raisonnable de prendre une pareille attitude; il n'est pas nécessaire que l'Angleterre ait, sur toutes les mers du monde, une flotte supérieure à celles de toutes les autres nations réunies. Ce serait de la folie et nos honorables adversaires ne peuvent pas s'attendre à ce qu'une pareille prétention soit prise au sérieux.

Après ce qui s'est passé dans la baie de Manille, il y a une dizaine d'années, croit-on que les Etats-Unis permettraient la destruction de l'empire britannique? Je ne compte pas sur la loi de Monroe; je compte sur les liens de sympathie et la solidarité qui existent entre les différentes sections de la race anglo-saxone; je parle de choses qui peuvent raisonnablement arriver. Je ne considère pas les Etats-Unis comme un allié de la Grande-Bretagne, mais j'affirme que je ne crois pas que les Etats-Unis permettraient à un pouvoir européen quelconque d'écraser la Grande-Bretagne, même si la chose était possible.

Quand j'examine ces tableaux et que je constate l'énorme supériorité de la marine anglaise sur celles des autres pays, j'en conclus nécessairement que l'Angleterre n'a pas besoin du concours des Etats-Unis ni de celui de qui que ce soit.

Il existe en Europe, entre la France et l'Angleterre, ce qu'on appelle l'entente cordiale et osera-t-on prétendre que la France n'interviendrait pas dans un conflit qui menacerait d'être fatal à l'Angleterre. Une pareille supposition n'est pas possible.

Les honorables députés de la droite ont tort de traiter cette question uniquement au point de vue allemand. J'ignore ce que ferait la Russie, mais l'on suppose généralement que ce pays est allié à la France et à l'Angleterre et nous savons tous aussi qu'il existe une alliance entre l'Angleterre et le Japon. Si, pour une raison quelconque, cette alliance était rompue osera-t-on prétendre que l'Angleterre devrait se réfugier dans cette splendide isolation dont il était question il y a quelques années et entreprendre de lutter seule contre le reste de l'univers.

Toujours d'après les tableaux de l'honorable député de Sunbury-et-Queen, je dirai un mot des conditions telles qu'elles seront supposées exister en 1915. Au point de vue des dreadnoughts dans quelle situation seront les six grandes puissances d'Europe? L'Angleterre en aura trente-six, la France dix et la Russie quatre—un total de cinquante. D'un autre côté, l'Allemagne en aura vingt-trois, l'Autriche quatre et l'Italie six—un total de trente-trois. Dans ce tableau, il n'est tenu aucun compte des torpilleurs, des contre-torpilleurs, des croiseurs protégés, des croiseurs de deuxième classe et des autres parties constituantes, qui concourent à la formation d'une marine de guerre.

Nos honorables adversaires nous ont beaucoup parlé de ce que seront les effectifs de la flotte allemande en 1920; 1920 est encore éloigné, et beaucoup de choses peuvent arriver d'ici là. Je préfère discuter les choses telles qu'elles existent dans le moment. Toujours d'après les tableaux de mon honorable ami, la marine anglaise compte 134,000 officiers et matelots et la marine allemande 60,805; même si l'Allemagne met son programme à exécution jusqu'en 1920, et même si l'Angleterre reste stationnaire pendant ces huit années, l'Allemagne n'aura alors que 102,000 hommes à opposer aux 134,000 de l'Angleterre. En présence de pareils chiffres, comment peut-on prétendre qu'il y ait danger imminent et qu'il faille donner à l'Angleterre $35,000,000 dont elle n'a pas besoin?

J'ai ici une foule de documents dont je n'infligerai pas la lecture à la Chambre, mais je pourrais continuer indéfiniment à accumuler des preuves pour démontrer que l'empire n'est pas en danger et que ce don de $35,000,000 est excusable et peut-être inconstitutionnel.

Je regrette que l'honorable premier ministre ne soit pas à son siège, car j'ai quelques questions à lui poser. J'espère qu'un de ses collègues voudra bien les lui signaler. Je me suis efforcé de mettre sous les yeux de la Chambre tous les arguments qui militent en faveur de l'existence d'un danger pressant, et aussi toutes les preuves qui démontrent que le cas d'urgence n'existe pas. L'honorable premier ministre et l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ont prétendu qu'au cours de leurs conversations avec les membres de l'amirauté anglaise, ils ont obtenu des renseignements confidentiels, qu'on leur a communiqué de terribles secrets qui les ont convaincus que l'empire est menacé d'effondrement et qu'il faut nécessairement prendre des mesures immédiates pour augmenter la puissance de la marine impériale.

J'espère que le ministre des Finances me rendra service de demander au premier ministre si rien de nouveau n'est survenu depuis, s'il a reçu d'autres renseignements que ceux qu'il a communiqués à la Chambre, s'il est informé qu'une entente a été conclue entre la France et l'Angleterre en vertu de laquelle la puissance des deux flottes doit rester dans la proportion de 16 à 10.

S'il ne pouvait pas répondre publiquement à cette question, ne pourrait-il pas communiquer la réponse au chef de l'opposition qui est un conseiller du roi, qui est un homme en qui on peut avoir toute confiance, qui a juré de garder le secret sur tous les renseignements de cette nature qui pourraient lui parvenir. L'honorable chef de l'opposition dirait ensuite si les renseignements qui lui ont été communiqués sont, dans son opinion, de nature à faire croire à l'existence d'un danger imminent. Car je répète qu'avec les renseignements que nous possèdons aujourd'hui et avec la meilleure volonté possible il faut nécessairement en venir à la conclusion que le projet de loi qui nous est actuellement soumis n'a pas sa raison d'être.

A titre de représentant des Provinces maritimes j'ai été non seulement désappointé, mais vexé, par la manière dont ces provinces et la province de Québec ont été traitées par le Gouvernement dans cette question de la défense navale de l'empire. Si on en excepte cette partie dans laquelle l'honorable premier ministre traite des circonstances critiques et du danger imminent, le passage le plus important de son discours est certainement celui dans lequel il dit que nous ne pouvons pas construire de navires au Canada et que nous ne le pourrons pas avant vingt-cinq ou cinquante ans. Mon très honorable ami était déjà sous cette impression en 1910. Mais à cette époque il était un peu plus réservé et disait que nous ne serions pas prêts avant quinze ou vingt ans. Aujourd'hui, il parle de vingt-cinq ou cinquante ans. Une pareille prétention est une insulte à l'intelligence du peuple caadien. Nous avons actuellement, sur les grands lacs, des chantiers maritimes qui construisent des navires en acier presque aussi grand que les dreadnoughts et dont la construction offre peu de différence.

M. CROTHERS: Oh! oh!

M. CARVELL: Au lieu de rire, mon honorable ami ferait mieux de se rendre sur les lieux, pour constater l'exactitude de ce que je dis.

M. CROTHERS: J'y suis allé.

M. CARVELL: Je n'en doute pas et mon honorable ami sait que je dis une chose absolument exacte.

M. CROTHERS: Pas du tout.

M. CARVELL: Je ne dis pas qu'on y construit des dreadnoughts, mais des navires aussi grands que des dreadnoughts. D'ailleurs qu'est-ce qu'un dreadnought? C'est tout simplement un assemblage et une combinaison de pièces d'acier, sous diffétes formes. On commence par la quille. Il n'y a guère de différence entre la quille d'un dreadnought et celle d'un contre-torpilleur. La seule différence, c'est que l'une est plus grosse, plus large et plus longue que l'autre; elles sont faites toutes deux de différentes pièces d'acier et nous avons au Canada assez d'acier et assez d'ouvriers d'élite pour construire la quille d'un croiseur et même d'un dreadnought. Il y a ensuite la membrure, puis les couples d'acier, boulonnés les uns aux autres. Ces couples sont recouverts de plaques d'acier, exactement comme pour le navire marchand des Grands lacs. Même l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) admettra que ce travail peut se faire au Canada. Mais si mes honorables amis des Provinces maritimes désirent d'autres renseignements ou d'autres preuves, je suis prêt à leur en donner.

En 1911 on invita la concurrence pour la construction de dix navires destinés à la marine de guerre canadienne, quatre croiseurs et six contre-torpilleurs. Certaines compagnies britanniques reçurent l'invite de soumissionner et c'est ce que firent cinq ou six d'entre elles.

Au nombre de celles-ci se trouvaient la compagnie Cammell et Laird, de Birkenhead, et la compagnie Vickers, Maxim et Fils qui a proclamé, depuis les trois derniers mois qui viennent de s'écouler, qu'elle est prête en moins d'un an à placer dans le port de Montréal la coque de n'importe quel navire qu'il nous plaît de décrire. Je n'ai pas la preuve réelle de cette assertion; je ne fais allusion en ce moment qu'à ce que les journaux ont publié et qu'on a répété en cette enceinte. Mais je dirai quelque

chose que je connais pertinemment. Au cours de l'été de 1911 une convention provisoire fut arrêtée entre les compagnies Cammell et Laird et Norton et Griffith, de Londres, après l'entente que si le prix de la commission de la compagnie Norton et Griffiths était le moins élevé et que si elle obtenait l'entreprise de l'exécution des travaux qu'on se proposait d'exécuter au port de Saint-Jean et celle de la construction des navires de la marine de guerre canadienne, elle commencerait la construction de ces navires à Saint-Jean même et cela, au cours de l'année qui suivrait la date de la signature de la convention. Le prix de la soumission de la compagnie Norton-Griffiths fut le moins élevé en ce qui se rapportait aux travaux qu'on devait poursuivre dans le port de Saint-Jean et à la construction d'un bassin de radoub à cet endroit. Cette compagnie obtint l'entreprise; elle s'est mise à l'œuvre au point qu'aujourd'hui on peut constater qu'elle a fait la plus grande somme de travail en ce qui regarde les travaux d'excavation. La soumission de la Cammell et Laird, dans le cas de la construction de ces navires de guerre, était la moins élevée, ce que tout le monde reconnaissait. En abandonnant les rênes du pouvoir, l'ancien Gouvernement remit à celui qui le remplaçait des chèques des compagnies Cammell et Laird et Norton-Griffiths, lui laissant ainsi à décider s'il devait ou non continuer cette politique et arrêter une convention avec ceux dont le chiffre de la soumission était le moins élevé. Dans la soumission qu'elle présentait au Gouvernement, la compagnie Cammell et Laird convenait de livrer au cours de l'année qui suivrait la signature de la convention, la carène du premier navire et de terminer complètement cet ouvrage et cela, en moins de deux ou trois ans tout au plus. Si les honorables membres de la Chambre veulent confirmer l'exactitude de ce que j'ai dit, ils n'ont qu'à se renseigner auprès des représentants de ces compagnies à Montréal.

Les honorables membres de la droite nous disent qu'il nous en coûterait tant pour construire des chantiers maritimes. Je ne m'attarderai pas à débattre cette question, parce que l'honorable représentant de Saint-Jean s'est donné le mal de visiter un chantier en construction maritime établi sur ce continent et qui ne se trouve pas éloigné de 500 milles d'Ottawa, et qu'il nous a fait connaître le résultat de ce voyage d'études; c'est à cet endroit que l'on construit des dreadnoughts sur une très grande échelle depuis dix ans déjà—il en est sorti 100 navires au moins au cours de ce laps de temps—et que l'on bâtit des dreadnoughts du type le plus parfait que la science et l'argent peuvent procurer. Nos voisins ont construit ces chantiers et voilà le résultat de douze années de travail. Il leur a fallu moins de trois ans pour installer chacun de ces chantiers maritimes d'où sont sortis depuis douze années plus de cent navires. Je puis aller plus loin. Au cours des pourparlers avec Cammell, Laird et Norton et Griffiths, il fut entendu que, si l'on ajoutait un million de dollars au coût de la construction de ce bassin de radoub qui fait maintenant partie d'une convention à laquelle ce Gouvernement se trouve intéressé, cela nous permettrait de construire ces navires de guerre. Si le Gouvernement avait signé cette convention ainsi qu'il aurait dû le faire—exemple qu'aurait suivi bien à propos, certes, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries—il n'aurait fallu qu'ajouter un million de dollars au chiffre déjà arrêté par le Gouvernement, en vue de la construction d'un bassin de radoub; cela nous aurait permis de mener à bonne fin la construction de ces navires.

M. WILCOX: Pourquoi l'ancien gouvernement n'a-t-il pas signé cette convention?

M. CARVELL: Mon honorable ami me pose une question à laquelle on a répondu plus d'une fois. Les élections générales se sont faites le 21 septembre 1911. L'honorable député connaît-il ce détail?

M. WILCOX: Oui.

M. CARVELL: J'étais sous l'impression qu'il savait cela. Il se trouve toujours un membre quelconque de la droite pour intervenir lorsque l'on mentionne ce fait. Cette soumission fut adressée au gouvernement fédéral au cours du mois de mai. Le ministre de la Marine et des Pêcheries du temps l'apporta en Angleterre afin de consulter l'amirauté à ce sujet. Il n'est revenu au pays qu'au mois de juin. La Chambre était en session alors, mais, si je ne me trompe, le Parlement fut dissout le 31 juillet et les anciens ministres étaient trop bons aviseurs de Son Excellence pour lui demander de signer une convention de cette magnitude à la veille d'un appel au peuple. Cependant, ils laissèrent ces $100,000 entre les mains des fonctionnaires du ministère intéressé; aussi, à son arrivée au timon des affaires, le nouveau Gouvernement trouva-t-il ce montant intact; non seulement il avait le droit, mais encore il lui incombait de signer cette convention. Cependant, j'ai le regret de dire que les ministres faillirent à leur devoir à ce point qu'on refuse aujourd'hui—ce que l'on continuera de faire—à la cité de Saint-Jean l'avantage dont elle a le droit de profiter, tout cela, parce que la présente administration se dérobe et ne veut plus agir.

M. McCURDY: Comment l'honorable député peut-il concilier l'assertion qu'il fait en ce moment avec celle que le très honorable chef de la gauche faisait ici même le 12 décembre dernier et que voici:

Je déclare aujourd'hui que le présent gouvernement aurait mieux fait d'accorder l'entreprise de la construction de ces navires, et nous aurions aujourd'hui en voie de construction dans les chantiers maritimes de Montréal quatre croiseurs et six torpilleurs.

M. CARVELL: Il ne m'incombe pas de concilier les affirmations différentes que l'on peut faire. Je me borne à indiquer les faits tels qu'ils existent à ma connaissance personnelle. J'ai fourni à la Chambre un renseignement qui est, à mon sens, de nature à convaincre même le sceptique le plus outré que nous pouvons construire ces navires au Canada. Il ne s'agit pas de savoir où l'on va construire ces ouvrages. Mon très honorable ami affirme qu'il nous est impossible de construire ces navires au cours de vingt-cinq ans. Je soutiens le contraire et je m'efforce d'établir la preuve de mon assertion; j'ose même espérer convaincre mon honorable ami de Queen-et-Shelburne que j'appuie cette assertion sur des motifs assez plausibles. Oui, nous pouvons construire ces navires au Canada; en vérité, si le Gouvernement avait rempli son devoir, nous poursuivrions aujourd'hui la construction de ces vaisseaux de guerre. Je crois que cette réponse suffira à satisfaire même la curiosité de mon honorable ami de Queen-et-Shelburne. Mais on a ajouté non seulement que nous ne pouvons construire ces navires au Canada, mais encore qu'il nous est impossible de fabriquer des canons en ce pays. Je crois que cela est exact. Observons, toutefois, qu'on ne fonde pas de canons aux chantiers de la rivière Fore et qu'il en est ainsi pour les chantiers maritimes de la Clyde, de Belfast, de Harland et de Wolff. J'ai visité toutes ces installations; en réalité, lorsque j'ai visité la mère patrie, je n'ai pas trouvé une seule compagnie de construction de navires qui n'essayât de convaincre les représentants canadiens qu'elle seule pouvait construire les navires de guerre. Nous avons visité un grand nombre de chantiers, recueillant partout des renseignements précieux. Nous avons vu leurs magnifiques industries. Dans un cas—je crois que c'était à Belfast—ces chantiers donnaient de l'emploi à 20,000 ouvriers. Aux grands chantiers de Newcastle-on-Tyne on m'a dit qu'on employait 20,000 ouvriers dans un seul établissement. Mais cela ne nous donne qu'une faible idée de ce que nous pourrions faire au Canada, si nous avions un Gouvernement ayant assez d'énergie et assez de patriotisme pour pousser jusqu'au bout cette question. Si nous voulons installer des chantiers maritimes, nous devrons les employer. J'ai déjà dit qu'il ne se fonde pas de canons aux chantiers que possèdent Harland et Wolff à Belfast. Il ne s'en fabrique pas non plus aux chantiers installés sur la Clyde, non plus qu'à ceux de Newcastle. Quelques-uns d'entre nous ont visité les chantiers de la compagnie Armstrong & Whitworth où l'on fabrique des canons et où l'on construit également des navires. Il est un endroit où l'on fabrique les canons et où l'on construit les navires; mais dans le cas des chantiers de la Clyde et de Belfast, on doit faire venir de quelque autre endroit les canons dont on a besoin. A la rivière Fore on ne fond pas de ces canons; ceux-ci sont coulés à Pittsburg d'où on les fait venir pour les installer à bord des navires en construction aux chantiers maritimes de la rivière Fore. Si nous construisons des navires à Halifax, à Saint-Jean ou à Vancouver, m'est avis que nous ne devons pas commencer à couler des canons immédiatement, parce qu'il ne nous faudra pas un assez grand nombre de ces derniers pour nous excuser d'encourir les dépenses nécessitées de ce chef. Nous devrons faire venir ces canons d'Angleterre—du consentement de l'amirauté, cela va sans dire—et les placer sur nos navires de guerre.

On dit encore que nous ne pouvons fabriquer les plaques dont nous aurons besoin. Nous n'avons pas tenté l'exécution d'un travail semblable, parce que le marché nous manquait. Nous possédons le fer, l'acier, le nickel et les industries nécessaires. Donnez-nous une commande et vous recevrez l'article demandé. On pourrait arguer avec tout autant de raison que nous ne pouvons construire un automobile, parce que nous n'en frabriquons ni le moteur, ni les différentes pièces. Je ne pense pas qu'il se fabrique au Canada d'automobile dont toutes les pièces sont préparées ici, si j'en crois mon expérience personnelle. Les fabricants importent certains articles qu'ils n'ont pas raison de fabriquer eux-mêmes à cause du coût de ces marchandises qu'ils se contentent de rassembler. Certaines compagnies en fabriquent un plus grand nombre, si l'on tient compte de la production des autres. Cependant, le résultat, c'est qu'on peut acheter cet article parfaitement fini et que l'on compte, cependant, une industrie qui donne du travail à des dizaines de milliers d'ouvriers, ce dont le Canada bénéficie grandement. Je puis dire, en passant, qu'à mon sens, on protège par trop ces industriels. Quoiqu'il en soit, nous avons cette industrie et nous importons la plupart des parties les plus complexes qui entrent dans la construction de ces machines. Qu'on arrête une convention avec nous en vue de construire ces navires de guerre au Canada et nous aurons cette industrie. Nous dépenserons probablement de $20,000,000 à $50,000,000 dans notre propre pays et nous importerons les parties les plus complexes qu'il ne nous paiera pas de fabriquer au Canada. Lorsqu'on ne se servirait pas de ces chantiers maritimes pour y construire des navires de guerre, on les emploierait à la construction de navires marchands. On

y donnerait du travail à des dizaines de milliers d'ouvriers au cours des vingt-cinq prochaines années, si la présente administration voulait remplir ses promesses, retirer ce projet de loi et procéder, d'après les données du sens commun, à la construction de ces navires, ce qui donnerait du travail à un grand nombre de nos ouvriers, à un grand nombre de nos marins et ce qui serait de nature à les garder ici.

Le très honorable premier ministre a invoqué deux autres raisons à seule fin de démontrer pourquoi le Parlement devrait adopter ce projet de loi et envoyer l'argent du pays à la Grande-Bretagne. Il nous a appris d'abord que le Canada serait représenté au comité de la défense impériale. On a déjà discuté ce point; cependant, je tiens à le débattre en l'envisageant durant quelques instants au point de vue où je me place, car j'estime qu'il s'agit ici d'une question de la plus haute importance. Je ne dis pas que le très honorable premier ministre a voulu, de propos délibéré, tromper notre population, non, car je me suis formé une trop haute opinion du très honorable premier ministre pour faire une assertion de cette nature; en outre, je violerais, en ce faisant, les règles que l'on doit observer ici.

Mais je n'hésite pas à dire que la manière dont la question a été posée au peuple canadien a trompé le peuple canadien, et surtout les conservateurs. Durant un mois ou deux avant que le très honorable premier ministre eût fait à la Chambre son discours du 5 décembre, tous les journaux canadiens avaient fait remarquer à leurs lecteurs quels progrès merveilleux le Gouvernement actuel avait accomplis en obtenant le droit de nommer un représentant au comité impérial de défense. A l'avenir, nulle guerre ne peut être déclarée par la Grande-Bretagne, nul changement de politique étrangère ne peut s'effectuer sans que le Canada soit consulté! Nous aurons un représentant à Londres, l'un des ministres du cabinet! Bon nombre de leurs journaux vont jusqu'à choisir l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) ministre sans portefeuille, comme celui qui doit avoir cette haute et honorable distinction. Je veux lire ce qu'a dit à ce sujet le très honorable premier ministre, afin que l'on ne puisse m'accuser de jongler avec sa déclaration ou d'en donner ma propre version. Vous la trouverez à la page 714 des Débats, dans son discours du 5 décembre:

> Bien que le comité ne dirige en aucune manière la politique étrangère et qu'il ne puisse entreprendre de la diriger, vu qu'il n'est pas responsable au Parlement, il est nécessairement obligé d'étudier constamment la politique étrangère et les relations étrangères, pour la raison évidente que la défense, et particulièrement la défense navale, est inséparablement liée à ces considérations.

M. CARVELL.

Songez donc un instant! Il dit que ce comité est nécessairement obligé d'étudier constamment la politique étrangère et les relations étrangères. Puis il ajoute:

> Le Gouvernement de Sa Majesté m'assure qu'en attendant une solution finale de la question de voix et d'influence, il accueillerait avec plaisir la présence à Londres d'un ministre canadien durant toute ou partie de chaque année. Ce ministre serait régulièrement convoqué à toutes les réunions du comité de la défense impériale, et serait considéré comme l'un de ses membres permanents et nulle mesure importante, en fait de politique extérieure, ne serait prise sans consulter ce représentant du Canada.

Songez à cela, monsieur l'Orateur, quelque chose d'entièrement neuf dans les annales du gouvernement britannique; nulle mesure importante en fait de politique étrangère ou navale ne sera prise sans le consentement de ce membre du comité de la défense impériale!

> Ceci semble un progrès très marqué, tant à notre point de vue qu'au point de vue du Royaume-Uni.

Il appelle l'attention sur ce progrès notable, que nous devons jouir de quelque chose de mieux que ce dont nous avons joui ici jusqu'à présent, quelque chose que le très honorable ministre et ses collègues ont obtenu du gouvernement britannique et qui n'avait pas été obtenu auparavant. Un progrès notable!

> Cela nous donnera l'occasion d'être consultés, et, en conséquence, une influence que nous n'avons pas eue jusqu'à présent. Les conclusions et les déclarations de la Grande-Bretagne, au sujet des relations étrangères, ne peuvent manquer d'être fortifiées par la certitude du fait que cette consultation et cette coopération avec les dominions d'outre-mer sont devenues un fait accompli.

Le très honorable premier ministre a fait cette déclaration dans son discours prononcé à la Chambre le 5 décembre. Je ne crois pas que, dans l'histoire du Canada, un homme d'Etat colonial ait jamais reçu une rebuffade semblable à celle qui a été administrée au très honorable premier ministre et à ses collègues par le secrétaire des affaires coloniales, comme résultat de cette déclaration faite par lui à la Chambre des communes. Je crois que vous chercheriez en vain, vous pourriez remonter même aux temps qui ont précédé la confédération, pour trouver un exemple où le gouvernement britannique ait jugé nécessaire de rabrouer en termes aussi clairs et aussi exempts d'ambiguïté un ministre responsable de la couronne pour des déclarations faites par celui-ci. Permettez-moi de lire un extrait de cette dépêche portant la date du 10 décembre 1912, et adressée à Son Altesse Royale le Gouverneur général:

Downing Street, 10 décembre 1912.

Milord,—Je vous envoie par la poste pour l'information confidentielle de vos ministres, un procès-verbal des délibérations du comité de la défense impériale, du 30 mai 1911, durant la conférence impériale, et du 1er août 1912 (durant la visite des ministres canadiens à Londres).

Mon très honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) était premier ministre du pays et était présent à la conférence, comme l'un des délégués canadiens. Le rapport traite exclusivement de la représentation du Dominion au comité de la défense impériale.

Vos ministres, qui étaient présents en la première occasion, se rappeleront que la question a été soulevée par une résolution de sir Joseph Ward sur l'agenda de la conférence impériale demandant que les haut-commissaires des dominions fussent convoqués au comité de la défense impériale lorsque les questions militaires et navales affectant les dominions d'outre-mer seraient à l'étude. L'opinion unanime de tous ceux qui étaient présents, le 30 mai 1911, a été que la représentation des dominions ne devrait pas être confiée au haut-commissaire, mais à des ministres qui seraient responsables à leurs propres collègues et au Parlement, et il a été décidé en même temps qu'un comité de défense serait établi dans chaque dominion, lequel serait tenu en contact immédiat avec le comité de la défense impériale de la mère patrie. La résolution finalement proposée par le gouvernement de Sa Majesté et unanimement acceptée par les membres de la conférence impériale au comité de la défense impériale a été comme suit: (1) Qu'un ou plusieurs représentants, nommés par le gouvernements respectifs des dominions, soient invités à assister aux séances du comité de la défense impériale, lorsque des questions de défense navale et militaire affectant les dominions d'outre-mer seront à l'étude.

Remarquez qu'ils sont invités à assister lorsque des questions de défense navale affectant les dominions d'outre-mer sont à l'étude:

2) La proposition qu'un comité de défense soit établi dans chaque dominion est acceptée en principe. La constitution de ces comités de défense est une question à décider par chaque dominion.

Le Gouvernement canadien ayant changé en 1911, il a été nécessaire, lorsque M. Borden et ses collègues ont visité l'Angleterre, de leur soumettre ses propositions; vu surtout qu'ils n'étaient pas au fait des délibérations préalables.

J'ignore si l'on a voulu ou non faire du sarcasme. Je suis cependant porté à croire que l'on a voulu être sarcastique, car, assurément, le très honorable premier ministre devait savoir ce qui s'était passé à la conférence impériale en 1911:

Sujet à consultation avec ses collègues au Canada, M. Borden a provisoirement accepté les résolutions telles qu'adoptées et il a déclaré qu'il ne voyait aucune difficulté à ce que l'un de ses ministres, avec ou sans portefeuille, passât, chaque année, quelques mois à Londres afin de se conformer à cette intention. Subséquemment, M. Asquith et moi avons eu avec lui plusieurs conversations particulières au cours desquelles il a exprimé le désir que les ministres canadiens et ceux des autres dominions qui pourraient se trouver à Londres en qualité de membres du comité de la défense impériale, soient, confidentiellement, mis au courant de la politique et des délibérations du gouvernement impérial relativement aux affaires étrangères et autres.

Le très honorable premier ministre a demandé au premier ministre de la Grande-Bretagne de permettre à son ministre d'avoir son mot à dire au sujet des affaires étrangères. Ecoutez la réponse:

Nous lui avons démontré que le comité de la défense impériale est un corps purement consultatif et n'est pas et ne peut en aucune circonstance devenir un corps qui décide au sujet d'un programme, ce qui est et doit rester la prérogative exclusive du cabinet, sujette à l'appui de la chambre des communes, mais en même temps nous l'avons assuré que tout ministre des dominions, demeurant ici, aurait toujours franc et libre accès auprès du premier ministre, du secrétaire des affaires étrangères et du secrétaire colonial pour avoir des renseignements sur toutes les questions de politique impériale.

Si vous comparez le châtiment reçu par le très honorable premier ministre, de la part du secrétaire colonial, pour la déclaration faite de propos délibéré en cette Chambre par le premier ministre, le 5 décembre dernier, je crois que vous en arriverez à la conclusion que le très honorable premier ministre a eu beaucoup de difficulté à trouver une raison à donner au peuple canadien pour lui faire accepter sa proposition. Mais on a donné une autre raison pour laquelle le peuple devrait l'accepter. On a tenu la dragée haute au peuple du Canada. Il faut nous rappeler que parmi cette délégation à Londres, en 1912, se trouvaient le représentant de la ville de Halifax (M. Borden) et le représentant de la ville de Saint-Jean (M. Hazen),les deux villes du Canada qui, probablement plus que toutes les autres, sont intéressées à la construction et à l'entretien d'une marine canadienne. Ces honorables ministres en revenant au Canada pour demander à la population du pays de fournir une énorme somme d'argent devant être envoyée en dehors du pays—devant être donnée, comme le dit mon honorable ami, ou par don à l'amirauté britannique—étaient convaincus qu'il fallait faire quelque chose pour complaire aux sentiments de leurs amis dans les Provinces maritimes et les autres province du Canada. En conséquence, ils ont imaginé ce projet de construction de petits croiseurs, de bateaux-citernes et de navires auxiliaires en Canada. Bien que cela soit un peu fatiguant, je désire lire à la Chambre les déclarations faites tant par le très honorable premier ministre que par Winston Churchill, pre-

mier lord de l'amirauté, sur cette question. Après cela, je consentirai volontiers de laisser aux membres conservateurs de cette Chambre le soin de décider si, à leur avis, il y a l'ombre d'une probabilité que nous voyons jamais l'un de ces navires britanniques construits au Canada. Je consentirai à confier à un jury de conservateurs, dans n'importe qel endroit, la question de savoir si ce n'est pas en quelque sorte faire injure à l'intelligence de la population des régions maritimes du pays. Le très honorable ministre dit:

J'ai discuté cette question avec l'amirauté et elle comprend parfaitement qu'il n'est pas à l'avantage de l'empire que toutes les facilités maritimes soient concentrées dans le Royaume-Uni. En conséquence, je suis assuré que l'amirauté est prête à donner des ordres pour la construction en Canada de petits croiseurs, de bateaux-citernes et d'embarcations auxiliaires de diverses sortes.

Mes honorables amis de la droite ont applaudi cela à outrance. Puis il continue:

L'outillage requis est relativement minime, comparé à ce qui est nécessaire pour la construction d'un dreadnought, et pareille entreprise aurait une base beaucoup plus sûre et plus permanente au point de vue des affaires. Dans le but de stimuler une entreprise aussi importante et aussi nécessaire, nous avons déclaré que nous consentirions à nous charger, du moins pendant un certain temps, d'une partie de l'augmentation du coût.

Je demanderai à mes amis conservateurs s'ils n'ont pas cru, lorsque cette déclaration a été faite, que le très honorable premier ministre avait conclu un arrangement en vertu duquel ces navires devaient être construits en Canada, une partie de l'augmentation du coût devant être payée par nous. C'est là la seule conclusion logique à tirer de cette déclaration. Elle a provoqué une lettre d'outre-mer. La lettre était ici, mais mon honorable ami n'était pas disposé à la produire au Parlement avant que des télégrammes eussent été échangés entre lui et l'amirauté. Finalement, elle a été produite:

Amirauté, Whitehall,
4 novembre 1912.

Mon cher monsieur Borden,—J'ai attentivement examiné vos deux lettres concernant l'encouragement de l'industrie de la construction navale au Canada. Je reconnais l'importance d'une telle ligne de conduite en principe, non moins qu'en ce qui concerne directement le Canada; et tout projet pratique tendant à la coopération de l'amirauté recevrait mon appui. Le principal obstacle à surmonter, c'est d'obtenir cette forte dose de connaissances spéciales et d'expérience nécessaires à la bonne construction des navires de guerre modernes.

Vous avez affaire à un politicien, à un homme qui sait écrire une lettre qui dit beaucoup, tout en ne signifiant rien. Il ajoute:

M. CARVELL.

Toutefois, nous pourrions d'abord nous entendre au sujet de certains types de navires que, à notre avis, les chantiers maritimes du Canada seraient en état de construire. Les types de navires qui conviendraient le mieux au début seraient les croiseurs rapides, les bateaux-citernes et les petits navires auxiliaires. Si ce projet a votre approbation, nous serions prêts à demander à des maisons canadiennes approuvées des soumissions pour la construction dans un avenir rapproché de quelques-uns de ces navires.

Comment otiendront-ils des soumissions de maisons canadiennes approuvées, si ces maisons canadiennes n'existent pas? Comment, je le demande, des maisons canadiennes existeront-elles, si le Gouvernement ne fait rien pour les engager à consacrer deux, trois ou quatre millions aux installations? Ici encore, le politicien a le dessus sur l'homme d'Etat. Poursuivons encore un peu plus loin. Nous ne sommes pas encore rendus au bouquet:

Il serait entendu que, pour que ce projet se réalisât, les prix demandés devraient être raisonnables, eu égard à toutes les circonstances (y compris le fait que le Canada serait prêt à payer sa part du surcroît des dépenses), et aussi que le temps nécessaire à la construction ne fût pas excessif comparativement au délai accordé pour le parachèvement de semblables navires en Angleterre. On ne pourrait garantir aux maisons canadiennes ni une échelle fixe de prix ni une quote-part des commandes.

Elles pourraient obtenir une commande cette année, et une autre dans dix ans.

Nous commencerions par donner immédiatemnet quelques commandes et les nouvelles commandes dépendraient du progrès de l'industrie et de l'importance de notre programme.

Naturellement, l'amirauté serait entièrement responsable du modèle de tous les navires et de la surveillance des navires qui seraient construits au Canada. On pourrait arrêter des plans détaillés à ce sujet, ce qui n'offrirait aucune difficulté.

WINSTON S. CHURCHILL.

Ici le politicien anglais dit à l'homme d'Etat canadien ce qu'il fera pour lui, puis il fait volte-face et déclare: Je ne saurais rien faire pour vous, parce que vous n'êtes pas capable de le faire vous-même. Le gouvernement canadien ne consent même pas à débourser l'argent qu'il faut pour établir des chantiers de construction navale; il ne permet pas à la population canadienne de se mettre en état de construire ces navires. Je ne m'étonne pas que le premier ministre ait refusé de faire cette déclaration jusqu'à ce que mon honorable chef l'y eut obligé. Il devrait savoir qu'il ne présentait à ses partisans qu'une outre vide, et je regrette de dire que ceux-ci l'on applaudi avec frénésie.

M. GRAHAM: C'est la même chose qu'un navire vide.

M. CARVELL: C'est pis qu'un navire vide. Lorsque vous avez un navire vide vous pouvez y mettre un équipage. Dans ce cas-ci, vous n'avez pas même le moyen d'avoir un navire vide. Il me semble que, dans ce débat, le dessus du panier appartient au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), au représentant en cette enceinte de la ville et du comté de Saint-Jean, dans la circonscription duquel Norton-Griffiths et compagnie construisent actuellement un bassin de radoub, et Cammell, Laird et compagnie construiraient aujourd'hui des navires de guerre, si le Gouvernement actuel avait exécuté le projet qu'il aurait dû exécuter. En lisant la déclaration de Winston Churchill et les conditions auquelles il consentirait à accorder au Canada l'entreprise de la construction de ces petits navires, vous vous apercevrez que la déclaration du ministre de la Marine et des Pêcheries est un vrai bijou. Vous vous rappelez qu'elle se trouvait dans la partie écrite de son discours. L'honorable ministre a parlé pendant un quart d'heure environ de l'élection provinciale de l'été dernier au Nouveau-Brunswick, puis il est arrivé à la partie écrite. La voici:

Je viens, monsieur l'Orateur, d'une de ces petites Provinces maritimes, patrie des rudes et vaillants marins, où nous respirons continuellement le salin de la mer, où l'immensité de l'océan baigne le seuil de chacun de nous portant notre pensée au delà des horizons jusqu'aux terres lointaines. Autrefois, ces provinces excellaient dans la construction des navires que l'on trouvait dans tous les ports et sur toutes les mers. La construction des navires en fer a tué cette industrie, les beaux jours d'autrefois sont disparus, mais je suis particulièrement heureux de pouvoir dire qu'un des effets de notre politique sera de faire renaître notre industrie de la construction des navires, et qu'elle y pourvoit d'une façon sure, et d'après un plan bien étudié et pratique. Sous l'égide de cette politique, monsieur l'Orateur, nous attendons avec confiance le jour où nous pourrions voir encore nos navires sillonner les océans, lorsque encore une fois la mer sera l'héritage légitime de l'habitant des Provinces maritimes.

Imaginez-vous cet effort oratoire du ministre de la Marine et des Pêcheries lorsqu'il avait en sa possession la lettre de Winston Churchill, datée du quatre de novembre 1912, qui lui apprenait à quelles conditions le gouvernement anglais établirait cette industrie de la construction navale dans les Provinces maritimes. Tout commentaire serait superflu. Ces paroles prouvent que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas traité ses électeurs avec la franchise à laquelle ils avaient le droit de s'attendre. Elles prouvent certainement qu'il a transmis à ses commettants un message qui les induirait en erreur, à dessein ou non. Ce message ne pouvait que les induire en erreur, que leur faire concevoir des espérances irréalisables. La preuve en est que les journaux et les politiciens conservateurs ont crié pendant des semaines: Voyez ce que notre ministre a fait pour nous; l'amirauté anglaise viendra ici construire la moitié de sa flotte; nous aurons notre part de cette prospérité; les maisons anglaises de construction navale viendront construire ces navires à Saint-Jean. Si je suis bien renseigné, des politiciens parcourent le pays en chantant le même refrain, nonobstant la lettre de M. Winston Churchill, que j'ai lue tantôt.

J'ai discuté cette question plus longuement que je n'avais l'intention de le faire. Il me reste peu de chose à ajouter. J'ai examiné le projet du premier ministre pour savoir si nous pouvions construire des navires au Canada et de quelle manière notre pays sera représenté au comité de la défense navale de l'empire. Je désire comparer les deux projets, celui du chef du Gouvernement et celui du chef de l'opposition. Je voudrais pouvoir établir ma thèse avec l'éloquence du ministre du Commerce (M. Foster). Mais je ne le puis pas et je n'espère pas pouvoir jamais le faire. Je voudrais posséder l'habileté du chef du Gouvernement pour soutenir la cause d'une marine construite, manœuvrée et possédée par le Canada, mais je n'y parviendrai jamais.

J'ai raconté l'histoire de cette transaction jusqu'en 1910. J'ai omis quelques incidents et de crainte qu'on ne m'accuse de ne pas tout dévoiler, je ferai peut-être mieux de compléter ce que j'ai dit et de combler la lacune. En 1910, un nouvel état de choses a été établi en ce pays. Le premier ministre actuel s'est présenté devant le Parlement et nous lui avons tous attribué beaucoup de mérite. Il était prêt à maintenir l'attitude qu'il avait prise et qu'il avait appuyée de sa parole en 1909. Son premier écart a été de déclarer par son vote, avec le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), qu'avant de ne rien faire pour la construction d'une flotte canadienne, la question devait être soumise au peuple. Il voulait bien aller jusque-là, mais pas plus loin. Mais, lorsque nous arrivons au mois de février 1910, nous constatons que ses idées ont évolué. Le représentant de Jacques-Cartier et M. Henri Bourassa avaient accompli leur œuvre.

Ils avaient amené le premier ministre sur une montagne élevée et lui avaient dit: Contemple toutes ces circonscriptions de Québec, je te les donnerai si tu te prosternes et m'adores. L'honorable premier ministre n'a pas eu le courage de dire: Retires-toi Satan; mais il est tombé à genoux et a adoré, pour obtenir les circonscriptions de la province de Québec qu'on lui avait promises.

Vient ensuite un projet de résolution qu'il a soumis à la Chambre vers le mois de fé-

vrier 1910 et dans lequel il honnissait le projet, disant que la flotte projetée serait inutile et que ce serait une flotte séparatiste, ou quelque chose comportant ce sens. A cette époque-là, il émit pour la première fois l'idée de circonstances critiques, dans le dernier paragraphe de son projet de résolution qui déclarait que le devoir du Parlement était de fournir des fonds pour des dreadnoughts, qui ne seraient pas construits à l'entreprise au Canada sous l'autorité du Parlement; mais ces fonds devaient être remis à l'amirauté anglaise qui les emploierait. De ce moment-là, nous constatons que son attitude a changé. Ensuite, eut lieu l'élection de Drummond-et-Arthabaska. On a déclaré en cette Chambre, et je le crois, que le parti conservateur et les nationalistes ont conclu un pacte par lequel l'un devait jouer un rôle dans l'Ontario, et les autres, un rôle différent dans la province de Québec. M. Monk devait remporter autant de victoires qu'il pourrait dans la province de Québec, les autres devaient faire la même chose dans l'Ontario et dans les parties du Canada où la population est de langue anglaise. Ils ont joué ces rôles. Le premier résultat, je le répète, a été obtenu dans Drummond-et-Arthabaska à l'automne de 1910. Bien que je ne puisse pas établir que le chef du Gouvernement ait donné des consolations et des avis, je sais que le ministre du Commerce l'a fait, et je sais aussi qu'il a été l'un des premiers à envoyer une dépêche de félicitation, ainsi que le whip du parti conservateur, au sujet de la grande victoire—la grande victoire contre un homme qui était d'avis que le Canada fît son devoir en défendant virilement ce pays et l'empire. Les événements se sont déroulés jusqu'à l'été de 1911, lorsque l'élection a eu lieu. Les nationalistes prêchaient une doctrine dans la province de Québec, et les conservateurs en prêchaient une autre dans la province d'Ontario. Cela eut pour résultat de les ramener ici avec vingt-deux députés de la province de Québec appartenant au clan nationaliste.

Quelle objection les nationalistes de la province de Québec invoquaient-ils contre la politique navale de sir Wilfrid Laurier? Elle est simple comme bonjour. Le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) a tenté de justifier publiquement son attitude, en s'appuyant sur des raisons constitutionnelles.

Mais, monsieur l'Orateur, il y a aujourd'hui dans cette Chambre et en dehors des hommes publics, des chefs de parti, qui se sont déclarés publiquement opposés à la création d'une marine canadienne parce que les fils seraient enlevés à leurs mères, embarqués sur les navires et trouveraient la mort dans la défense de l'empire britannique. Il n'y a pas moyen de sortir de là; telle est la raison, telle est l'objection que les nationalistes de Québec opposaient à la politique navale de l'ancien gouvernement. Monsieur l'Orateur, je respecte et j'admire les sept honorables députés qui, l'autre soir, ont trouvé qu'ils n'étaient pas boulonnés, rivés et cadenassés à leurs sièges, mais qu'ils étaient encore capables de défendre ce qu'ils considéraient être la meilleure politique en 1911. Je ne suis pas de leur avis, à ce sujet; je n'ai pas la moindre sympathie pour eux, et je considère que leur attitude n'est ni virile ni canadienne, ni britannique. Mais elle est logique. Ils ont voté la semaine dernière pour le principe qu'ils posaient dans la résolution de 1911. Il ne convient peut-être pas de mentionner un député en particulier, mais cet honorable député a fait la déclaration la plus pathétique que j'ai encore entendue dans cette Chambre, lorsqu'il a dit qu'il serait probablement ailleurs qu'ici avant longtemps, mais qu'il n'en déclarait pas moins devant son Créateur qu'il ne voulait pas se rendre ridicule aux yeux de ses électeurs.

Mais que dire de mon honorable ami l'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier) et de mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel)? Que dire aussi des autres honorables députés de la droite, qui en 1911, ont proclamé la même doctrine que les sept honorables députés dont j'ai parlé? Ils sont boulonnés, rivés et cadenassés à leurs sièges, quelques-uns par sept mille raisons, et d'autres par seulement deux mille cinq cents raisons; mais ils conservent leurs sièges en répudiant les promesses qu'ils ont faites à leurs électeurs, et ils appuient aujourd'hui une politique qui n'est ni chair, ni poisson et n'a pas même le mérite de détourner l'attention; c'est un compromis entre les torys chauvins d'Ontario et le nationalistes de Québec.

Les extraits qui ont été cités de l'"Evénement" et de la "Patrie" l'autre soir expliquent tout. On a dit aux nationalistes: Votez l'argent; laissez l'argent sortir du pays; l'Ontario et l'Ouest le fourniront; et vous pourrez dire à vos mères et à vos sœurs qu'elles n'ont plus rien à craindre, que leurs fils et leurs frères ne seront pas appelés à la guerre; nous allons avoir des Anglais à vingt-cinq cents par jour pour aller se battre. Voilà la véritable politique nationaliste, et c'est la politique qui est contenue dans cette loi. Lorsque d'honorables députés disent qu'ils ne savent pas quel est le père de cette loi, je puis leur dire que c'est l'honorable directeur général des Postes, et je lui concède le mérite d'avoir montré dans cette circonstance beaucoup de sagacité et d'habileté politique. Il a pris grand soin de ne pas envoyer le premier ministre ou le ministre de la Marine en Angleterre négocier cette question et décider la politique à adopter; il y est allé lui-

même. Il savait ce qu'il fallait, et je ne crois pas que personne, pas même le très honorable chef du Gouvernement, niera que la responsabilité de cette loi repose sur l'honorable directeur général des Postes. Je suis certain que mes bons amis conservateurs qui représentent des comtés comme York-sud (N.-B.), et d'autres comtés dans la province d'Ontario, seront très flattés lorsqu'ils s'apercevront que, comme des enfants obéissants, ils suivent l'honorable directeur général des Postes et l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur sur la question navale. J'espère que mes honorables amis pourront se mettre en règle avec leurs électeurs et avec leur conscience.

D'un autre côté, la politique de l'opposition est exactement la même qu'elle a toujours été depuis 1909. En 1909 nous avons dit que c'était le devoir du peuple canadien de contribuer comme d'habitude d'une manière raisonnable à la défense de l'empire; c'est ce que nous disons encore aujourd'hui. Nous avons dit en 1909 que la seule manière virile pour y arriver était de construire et équiper nos propres navires, d'en payer l'entretien, et de nous sacrifier nous-mêmes s'il le fallait pour défendre nos droits et les droits de l'empire britannique nous disons encore le mêmes chose aujourd'hui.

Nous avons dit en 1910 que nous pouvions construire des navires au Canada; nous le disons encore aujourd'hui; nous avons dit en 1909 et en 1910 que ce n'était pas un présent à faire à l'empire que de lui envoyer des navires vides; nous disons la même chose aujourd'hui.

On a fait souvent allusion au cours de ce débat à l'appel qui a été fait au Canada—et auquel nous avons répondu—d'aider l'empire; je veux parler de la guerre sud-africaine en 1899, et les années suivantes. Les honorables membres de la droite nous disent que nous ne pouvons pas trouver de recrues au Canada; c'est ce qu'ont prétendu le ministre de la Marine et des Pêcheries, le directeur général des Postes et l'honorable député de Waterloo-nord (M. Weichel). Parler ainsi c'est se moquer de l'ambition louable et patriotique de notre jeunesse; c'est calomnier la grande nation canadienne. Lorsque vinrent les jours sombres de 1899, a-t-on éprouvé des difficultés à enrôler des Canadiens? Non. Je crois que le premier régiment, qui se composait de mille hommes, a pu s'embarquer en moins de trois semaines. Nos soldats canadiens ont marché de l'avant; ils ont pris part à la plupart des batailles sanglantes de cette guerre; et, après les revers malheureux de Magerfontein et Spion Kop, nos jeunes Canadiens ont-ils déposé leurs armes en disant qu'ils craignaient de s'avancer sur le champ de bataille, et de faire leur devoir aux côtés des soldats des autres parties de l'empire? Non. Après Magerfontein et Spion Kop une vague de patriotisme comme on n'en avait jamais vu auparavant dans notre pays a passé sur le peuple. On a recruté pour cette guerre un certain nombre d'artilleurs, et je sais que des jeunes gens sont venus de plusieurs milles de distance pour s'enrôler. J'en connais qui n'ayant pu s'enrôler sur le contingent, se sont cachés sur le train qui allait à Halifax, se sont engagés pour travailler à bord du navire pendant la traversée, sont allés sur le champ de bataille et sont devenus de bons soldats. Comme je l'ai déjà dit, je ne crois pas que les amis du Gouvernement aient raison de parler ainsi du peuple canadien. Supposons qu'en 1899 le Gouvernement canadien ait dit au gouvernement anglais: Nous ne vous permettrons pas de recruter des soldats ici, mais voici notre argent; prenez et achetez des fusils, des munitions, des uniformes et tout ce qui est nécessaire pour la guerre.

Cela aurait-il été à la louange du Canada? Offrir de l'argent pour acheter des canons, des munitions et des provisions équivaut à envoyer des dreadnoughts vides en disant: "Prenez ces navires, embarquez-y vos marins à vingt-cinq cents par jour et allez vous battre vous-mêmes, ce que nous ne voulons pas faire". Le Gouvernement devrait avoir une plus haute idée des sentiments du peuple canadien, et j'espère qu'avant que ce débat soit terminé, il finira par comprendre que si le Canada veut faire sa part, ainsi que le très honorable premier ministre l'a dit, lorsqu'Armageddon arrivera, cette part ne consistera pas seulement en navires de guerre, en argent ou en munitions, mais le Canada sera représenté par ses propres navires, son propre sang et ses propres soldats, toutes choses qui montreront que nous sommes de vrais et loyaux Canadiens.

Au sujet de l'aspect constitutionnel de la question, je dirai que si aucun besoin pressant n'existe; s'il n'y a pas de bonnes raisons pour envoyer cette contribution; si cette politique est contraire à la politique bien mûrie qui a été approuvée par mon très honorable ami et ses lieutenants; si elle est opposée aux sentiments réels du peuple canadien; si elle n'est qu'un expédient; je demanderai alors, monsieur l'Orateur, si le peuple ne devrait pas être consulté avant que cette Chambre prenne une décision sur cette question importante? Je suis d'avis que la proposition de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) est raisonnable et constitutionnelle, et qu'il est du devoir du Gouvernement de faire le remaniement des comtés et de donner aux habitants de l'Ouest le nombre de représentants auxquels ils ont certainement droit. Si le peuple, après que la question lui aura été soumise, se prononce

en faveur de cette politique anti-britannique et mesquine—une contribution en argent et non pas en hommes—alors je me soumettrai à l'inévitable et je dirai que la majorité doit gouverner. Mais j'ai une autre idée que celle-là du peuple canadien; je prétends que ce ne sont pas ses sentiments; et mon très honorable ami le constatera s'il lui donne l'occasion de se prononcer sur la question, et de dire s'il est en faveur de la politique virile, véritablement canadienne et britannique du parti libéral, ou de la politique mesquine et de marchandage soumise par le très honorable premier ministre dans la proposition qui fait la base de ce bill.

M. C. S. CROCKET (York) (N.-B.): Avant d'avoir entendu le discours de l'honorable député de Carleton (M. Carvell), je croyais avoir une idée assez claire de l'attitude de l'opposition sur cette question. Le discours que vient de terminer mon honorable ami m'a jeté,cependant,je l'avoue,dans le doute. Depuis plusieurs semaines nous entendons les honorables membres de la gauche critiquer la proposition du Gouvernement en disant qu'elle comporte une contribution à l'amirauté anglaise, avec tous les dangers qui y sont inhérents. Mon honorable ami vient de nous apprendre que ces honorables collègues, ses associés politiques, se trompent; que la proposition du Gouvernement ne comporte pas une contribution à l'amirauté anglaise, mais au contraire, stipule que cet argent serait dépensé sous la direction du Gouverneur en conseil. Il a dit hier soir qu'il aurait préféré que l'argent fût remis directement à l'amirauté, ce qui, d'après lui, était beaucoup plus sûr. En présence de ces deux opinions si opposées, il est donc très difficile de découvrir au juste ce que pense l'opposition.

Mon honorable ami a aussi apporté un argument nouveau dont il a tout le mérite. Il nous a dit que c'était un argument de grande importance et qui n'avait pas encore été apporté dans ce débat. C'est l'argument que ce bill est inconstitutionnel parce qu'il propose de faire dépenser de l'argent en dehors des frontières du Canada. Je ne suis aucunement surpris qu'aucun autre membre de cette Chambre ait apporté cet argument, parce qu'à mon avis, c'est la prétention la plus absurde qui ait jamais été émise dans cette Chambre au sujet de loi constitutionnelle. Il a pris comme base de son argument que si cet argent était dépensé en Angleterre pour la construction de navires de guerre, nous n'aurions pas le pouvoir de faire comparaître les constructeurs devant le comité des comptes publics, afin que ce comité puisse faire une de ces enquêtes complètes et sans obstructions dont mon honorable ami s'est toujours montré le champion distingué.

M. CARVELL.

L'honorable député de Carleton a discuté aussi assez longuement la proposition de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) qui demande que le Parlement ne décide pas cette question avant de la soumettre au peuple.

Je demanderais à mes honorables collègues de se rappeler l'attitude qu'a prise en 1910 l'honorable député de Carleton sur une mesure qui non seulement répondait à un besoin temporaire, mais établissait dans ce pays-ci une politique navale permanente. Quelle a été alors l'attitude de mon honorable ami? Quel vote a-t-il donné? Je lui ai demandé hier soir comment il avait voté cette fois-là, et il a admis avoir voté contre la proposition d'établir dans le pays un politique permanente pouvant avoir d'aussi graves conséquences sans d'abord la soumettre au peuple, et, malgré cela, l'honorable député a l'audace de reprocher aux membres de la droite leur prétendue inconséquence dans l'opposition qu'ils font à un amendement dont l'objet est de soumettre au peuple la proposition d'affecter une somme à un besoin temporaire et urgent, proposition qui n'engage d'aucune manière le Parlement ni le Gouvernement à une politique permanente.

Mon honorable ami a présenté un autre argument qui n'avait pas encore été devant cette Chambre. Traitant de la question d'urgence, il a dit que le Canada n'avait que faire d'aider à la marine impériale, puisque, s'ils survenait un danger, il se dit convaincu que la flotte anglaise pourrait compter sur l'assistance de la flotte américaine. C'est la première fois que, dans ou hors de cette Chambre, j'ai entendu énoncer une telle proposition, et je ne pense pas que l'honorable député de Carleton ait raison de s'enorgueillir de la chose devant les loyaux électeurs de son comté à la prochaine occasion qu'il aura de leur soumettre sa conduite.

Je n'ai pas l'intention de suivre davantage l'honorable député de Carleton dans son discours de trois heures, car je tiens ce discours pour une répétition ni plus ni moins de ce qui a été dit et redit à satiété pendant les quelques semaines que ce débat a duré, et pour n'avoir absolument aucun rapport avec ce qui fait le véritable objet de la querelle qui existe entre les deux partis politiques. Pour tous ceux qui ont suivi les discours des membres de la gauche, il doit être évident qu'ils appuient leur cause uniquement sur des considérations industrielles, locales ou mercenaires, et que pas un d'eux n'a même tenté de dicuter cet important aspect de la question, bien que quelques-uns aient prétendu que le plan suggéré par l'opposition servirait mieux à considérer les forces navales de l'empire. Ils nous disent que ce plan susciterait dans ce pays-ci l'établissement d'immenses chantiers maritimes,

qu'il développerait nos ports de mer et qu'il serait l'occasion de dépenser parmi les nôtres des millions de dollars. En dehors de ces considérations et de celles qu'a présentées, comme je l'ai dit, l'honorable député de Carleton, le seul argument que les membres de la gauche aient à ma connaissance fait valoir à l'appui de la politique qu'ils préconisent et contre la proposition du Gouvernement, c'est que la plan qu'ils suggèrent sauvegarderait notre autonomie, et nous garantirait contre les suites d'un impôt mis sur le peuple sans qu'il puisse en contrôler l'emploi.

Sans vouloir blesser personne, je crois pouvoir dire avec raison que de pareils arguments ne sont pas sincères et qu'il faut les rejeter comme ineptes, puisque les fonds votés conformément à ce projet de loi sont une offrande volontaire du peuple du Canada par l'entremise de ses représentant au Parlement et pour la commune défense de l'empire, dont il semble qu'il faille rappeler parfois à nos amis de la gauche que le Canada fait encore partie. Je serai tout prêt, pour ce qui concerne l'argument tiré de la création dans ce pays de chantiers maritimes, à discuter avec l'honorable député de Carleton ou tout autre membre de la gauche, s'il s'agissait d'un bill tendant à encourager l'établissement de chantiers maritimes dans ce pays ou le développement de nos ports, la question de savoir s'il serait plus avantageux au Canada de se construire une flotte dont les navires se bâtiraient dans le pays ou du moins ceux que nous nous sentons capables de construire, que de s'adresser d'abord à l'Angleterre et de lui demander qu'elle fasse construire au Canada quelques-uns des navires de guerre que nos entrepreneurs se sentent capables de mener à bonne fin, comme déjà, la chose a été entendue entre le premier ministre de ce pays et le ministre de la marine de la Grande-Bretagne. Eu égard au développement régulier et progressif au Canada d'une forte industrie ayant pour objet la construction de navires de guerre, rien ne me semblerait plus à souhaiter que l'exécution du projet ébauché dans la lettre adressée le 4 novembre dernier par le ministre de la marine de l'Angleterre au premier ministre du Canada, et que nous a lue mon honorable ami de Carleton. Bien que mon honorable ami ait déjà donné lecture de cette lettre, je vais de nouveau le faire, afin qu'elle paraisse au compte rendu des débats comme faisant partie de mes observations, et que le peuple puisse décider si, à envisager cette question du seul point de vue de nos industries, la proposition du Gouvernement ne nous est pas plus avantageuse que celle des membres de la gauche. Voici cette lettre:

Amirauté, Whitehall,
4 novembre 1912.

Mon cher monsieur Borden,—J'ai attentivement examiné vos deux lettres concernant l'encouragement de l'industrie de la construction navale au Canada. Je reconnais l'importance d'une telle ligne de conduite en principe, non moins qu'en ce qui concerne directement le Canada; et tout projet pratique tendant à la coopération de l'amirauté recevrait mon appui. Le principal obstacle à surmonter, c'est d'obtenir cette forte dose de connaissances spéciales et d'expérience nécessaires à la bonne construction des navires de guerre modernes.

Toutefois, nous pourrions d'abord nous entendre au sujet de certains types de navires que, à notre avis, les chantiers maritimes du Canada seraient en état de construire. Les types de navires qui conviendraient le mieux au début seraient les croiseurs rapides, les bateaux-citernes et les petits navires auxiliaires. Si ce projet a votre approbation, nous serions prêts à demander à des maisons canadiennes approuvées des soumissions pour la construction dans un avenir rapproché de quelques-uns de ces navires.

J'ai cru comprendre que mon honorable ami de Carleton avait passé légèrement sur cette phrase, par le motif que nous n'avions personne au Canada à qui demander des soumissions ou qui serait en mesure de contruire ces vaisseaux pour la flotte anglaise; cependant, il a consacré au moins une demi-heure cet après-midi à nous faire entendre que nous avions ou que nous aurions sous peu des établissements en état d'entreprendre la construction de dreadnoughts du type le plus moderne et le plus puissant.

Il serait entendu que, pour que ce projet se réalisât, les prix demandés devraient être raisonnables, eu égard à toutes les circonstances (y compris le fait que le Canada serait prêt à payer sa part du surcroît des dépenses), et aussi que le temps nécessaire à la construction ne fût pas excessif comparativement au délai accordé pour le parachèvement de semblables navires en Angleterre. On ne pourrait garantir aux maisons canadiennes ni une échelle fixe de prix ni une quote-part des commandes.

Nous commencerions par donner immédiatemnet quelques commandes et les nouvelles commandes dépendraient du progrès de l'industrie et de l'importance de notre programme.

Naturellement, l'amirauté serait entièrement responsable du modèle de tous les navires et de la surveillance des navires qui seraient construits au Canada. On pourrait arrêter des plans détaillés à ce sujet, ce qui n'offrirait aucune difficulté.

WINSTON S. CHURCHILL.

Les avantages d'un pareil arrangement sont manifestes; des commandes immédiates pour de ces vaisseaux que nos chantiers sont en état d'entreprendre; le développement progressif, sous la surveillance de l'amirauté, d'une industrie qui,

par degrés, s'élèverait des types moindres aux types supérieurs, à mesure d'une expérience acquise sous les auspices et sous la tutelle de l'organisation navale la plus expérimentée du monde; durée et croissance assurées par les besoins sans cesse renaissants d'une marine la plus considérable de l'univers, ne connaissant d'autres limites que celles de constructions à achever complètement, avec économie, mais de manière à leur donner tout l'effet possible. Voici, à coup sûr, un encouragement qui en vaut la peine, comparativement aux commandes restreintes et incertaines d'une marine locale et nécessairement insignifiante; et tout cela, monsieur l'Orateur, sans risque ou danger de laisser au dépourvu la défense de l'empire ou celle du Canada.

Mais, monsieur l'Orateur, ces considérations industrielles, locales ou mercenaires sont-elles bien, je vous le demande, des considérations qui doivent en aucun cas déterminer ou influencer l'action de ce Parlement quand il s'agit de l'importante question de la défense de l'empire. Quel est, je vous prie, l'objet de ces dispositions? Permettez-moi de relire le deuxième article du projet de loi dont la Chambre est actuellement saisie:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire.

Que disent de cet article le chef de l'opposition et ses collègues de la gauche? l'application à l'accroissement immédiat des forces de l'empire d'une somme de trente-cinq millions. Mais cette disposition, le chef de la gauche y a déjà consenti, puisqu'il a proposé un amendement à la résolution sur laquelle est basé ce projet de loi, et le premier paragraphe de cet amendement est absolument dans les mêmes termes que l'article dont je viens de vous donner lecture. Cet amendement reproduisait le premier paragraphe de la résolution, et l'on y demandait de laisser de côté les paragraphes 2, 3 et 4 qui suivent. L'amendement toutefois a gardé le premier paragraphe comme exprimant sur l'objet de notre démarche la pensée, non seulement du premier ministre et de ceux de la droite qui lui donnaient leur appui, mais aussi du chef de l'opposition et de ses collègues de la gauche. Tous ceux qui à votre droite, monsieur l'orateur, ont voté en faveur de la résolution soumise à la Chambre le 5 décembre dernier par le premier ministre ont voté en faveur de l'affectation d'une somme de 35 millions à l'accroissement immédiat des forces navales effectives de l'empire. Tous ceux qui, à votre gauche, ont voté pour l'amendement du chef de l'opposition, lui compris, ont voté eux aussi en faveur de l'affectation d'une somme de 35 millions à l'accroissement immédiat des forces navales effectives de l'empire. Cependant, monsieur l'Orateur, nous avons cet après-midi entendu pendant plus d'une heure l'honorable député de Carleton discourir sur l'inutilité pour le Canada de faire quoi que ce soit, pour le moment, sur l'inutilité d'une action immédiate. Mais le premier paragraphe même de l'amendement proposé par le chef de l'opposition, et dont je vous ai déjà proclamé cette nécessité d'une action immédiate de notre part, et il énonce les motifs de cette nécessité, tels que les a interprétés le chef de l'opposition lui-même. Permettez-moi de relire cet amendement:

Le mémoire préparé par le conseil de l'amirauté sur la question générale des forces navales de l'empire, et communiqué à cette Chambre le 5 décembre par le très honorable premier ministre, montre que plusieurs des puissances étrangères les plus importantes ont arrêté un plan défini pour le rapide accroissement de leurs forces navales.

Est-ce là quantité négligeable pour l'empire? Relisons l'alinéa suivant de l'amendement proposé par le chef de l'opposition:

Que cette situation a obligé le Royaume-Uni à masser ses forces navales dans les eaux nationales, d'où est résulté le retrait des vaisseaux des parties lointaines de l'empire.

Est-ce là un article qui soit dénué d'intérêt pour le peuple canadien? Cherchons la réponse dans l'autre alinéa de l'amendement préparé et proposé par le chef de l'opposition lui-même:

Que ce retrait de navires rend nécessaire que le Canada, sans aucun retard, commence l'application d'un système permanent de défense navale.

L'amendement proposé par le chef de l'opposition contient donc non seulement l'approbation du premier article du bill portant affectation de la somme de $35,000,000; à l'accroissement immédiat des forces navales de l'empire; mais en outre, cet amendement déclare qu'il a surgi en Europe une situation qui a forcé le Royaume-Uni, pour sa propre protection, de concentrer ses forces navales dans les eaux nationales et que cette situation rend nécessaire que le Canada, sans aucun retard, aborde l'application d'un système permanent de défense navale. Urgence, nécessité, comme le dit l'amendement, ou besoin, crise, peu importe le nom. Qu'importe-t-il, en effet? Les deux partis s'accordent à dire qu'il a surgi une situation qui appelle une initiative immédiate de la part du Parlement. En pareille circonstance, quelle est la question en discussion entre les deux partis? Cette question figure dans la résolution soumise par le premier ministre et dans l'amendement proposé par le chef de l'opposition. Je crois faire un ex-

act exposé de la question en disant que le parti conservateur, se déclarant en faveur de l'affectation de $35,000,000 à l'accroissement immédiat des forces navales de l'empire, se met à l'œuvre sans retard pour réaliser cet objectif, en prenant les mesures voulues pour la construction et l'équipement de cuirassés d'escadre du type le plus moderne et le plus puissant et pour que ces navires soient placés à la disposition de Sa Majesté pour la commune défense de l'empire, et cela aux conditions dont pourront convenir l'exécutif et le gouvernement britannique. Voilà le système et l'attitude du parti conservateur. Le parti libéral, se déclarant en faveur de l'affectation de $35,000,000 à l'accroissement immédiat des forces navales de l'empire, affirme immédiatement son hostilité à la construction et à l'équipement de grands cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant, suggérés par l'amirauté, et il s'oppose à ce que ces vaisseaux soient mis à la disposition de Sa Majesté pour la commune défense de l'empire. Telles sont les dispositions de la résolution contre lesquelles les députés de la gauche ont soulevé des objections et dont ils ont voté le rejet. J'ai déjà cité l'alinéa (a) de la résolution, qui devient l'article 2 du bill à l'étude:

b) Que cette somme soit utilisée et appliquée sous la direction de l'exécutif à la construction et à l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant.

Le chef de l'opposition et tout député qui a prêté son appui à l'amendement ont voté le rejet de cette disposition. Ils ont également voté contre celle-ci:

c) Que ces vaisseaux, une fois construits et équipés, soient placés par l'exécutif à la disposition de Sa Majesté, pour la commune défense de l'empire.

Au lieu de cela, l'opposition propose—ce qu'elle a manqué de faire au pouvoir—d'appliquer immédiatement et sans retard cette loi du service naval de 1910, loi impossible et pernicieuse, et d'ajouter au "Rainbow" et au "Niobé" deux prétendues unités de la flotte, dont la construction, l'entretien, l'équipement et la direction sont confiées au Canada, sans coopération ni consultation avec l'amirauté britannique et qui devront être installées, l'une sur l'océan Pacifique et l'autre sur l'Atlantique, et cela exclusivement dans le but parfaitement inutile de défendre nos propres côtes.

Voilà, à mon avis, la question en litige entre les deux partis, ainsi qu'il ressort du texte même du bill et de l'amendement que le chef de l'opposition propose d'apporter à la résolution sur laquelle le bill est basé.

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

Reprise de la séance.

M. CROCKET. Monsieur l'Orateur, avant la suspension de la séance, j'avais fait observer à la Chambre que le parti antiministériel, par son vote en faveur de l'amendement du chef de l'opposition, jeudi dernier, s'était déclaré en faveur de l'affectation de $35,000,000 à l'accroissement immédiat des forces navales de l'empire. Il est possible que quelques députés de la gauche n'aient pas parfaitement saisi la pleine signification des votes qu'ils étaient appelés à donner; et apparemment, le député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) est un de ceux-là; autrement, il n'aurait pas affirmé comme il l'a fait, cet après midi, au cours de ses observations, que si cet accroissement des forces navales de l'empire était nécessaire, la seule attitude à prendre est celle-là même adoptée dans le bill présenté par le premier ministre. En faisant pareil aveu, l'honorable député s'avoue vaincu. La chose ne saurait faire doute, si cet accroissement des forces navales de l'empire est nécessaire, il n'y a qu'une seule attitude à prendre, comme l'a déclaré l'honorable député, et c'est de prendre des mesures immédiates pour la construction et l'équipement de grands cuirassés d'escadre du type puissant, tels que suggérés par l'amirauté et de les mettre à la disposition de Sa Majesté, pour la commune défense de l'empire.

J'avais aussi fait observer que, bien que tout le parti antiministériel eût souscrit au premier article de la résolution du premier ministre, dont le texte est identique à celui du deuxième article du bill à l'étude, le chef de l'opposition et ses partisans en votant l'adoption de cet amendement, ont en même temps voté la radiation de la disposition portant construction et équipement de grands cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant et en même temps ils ont voté contre la disposition portant que ces vaisseaux soient mis à la disposition de Sa Majesté, pour la commune défense de l'empire. Avant la suspension de la séance, je cherchais à définir avec exactitude la question en litige entre les deux partis en cette Chambre, j'ai dit qu'ils étaient d'accord sur l'objectif visé dans l'affectation de la somme en question, et que le seul point à régler se rattache à l'initiative à prendre pour réaliser le but visé par l'article du bill que j'ai cité.

J'ai établi que le parti conservateur demande que la somme en question soit dépensée pour la défense commune de l'empire, tandis que l'opposition veut que cette dépense se limite à la défense du territoire canadien, et en cela il prend une attitude similaire à celle adoptée ici, l'autre soir, par le député d'Yamaska (M. Mondou).

Le chef de l'opposition qui, au cours de la session de 1910, avait hardiment déclaré

en plein Parlement qu'il n'était pas impérialiste et qui, dans la rédaction de la loi du service naval de cette même avancée, avait veillé à ce qu'il ne figurât dans ce texte ni un article ni un mot qu'il fut possible d'interpréter comme la consécration d'une alliance ou association avec l'empire a également veillé, dans la rédaction de l'amendement qu'il a récemment proposé, à insérer au texte quelques phrases pompeuses qui, aux yeux de l'observateur peu attentif pourraient sembler le langage d'un fervent de l'impérialisme. Mais, examinez l'amendement, monsieur l'Orateur, et vous reconnaîtrez que ses dispositions principales sont bien ce que j'ai dit, et sous ce masque d'impérialisme, le chef de l'opposition a réussi à implanter solidement dans sa résolution son idée favorite, son système séparatiste de marine militaire canadienne distincte et exclusive. J'ai déjà fait observer que l'amendement propose la radiation de ces articles de la résolution du premier ministre tendant à la commune défense de l'empire et à mettre ces navires à la disposition de Sa Majesté. En regard de ces faits, je veux appeler l'attention de la Chambre sur cette prétendue disposition à tendance impérialiste figurant dans l'amendement proposé par le chef de l'opposition:

Que toute mesure d'aide apportée par le Canada à la défense navale impériale ne renfermant pas un système permanent de participation au moyen de vaisseaux, possédés, équipés et entretenus par le Canada et visant leur construction aussitôt que possible, au Canada même, ne serait que l'expression insuffisante et inadéquate des aspirations du peuple canadien à l'égard de la défense navale, et ne saurait être considéré comme la juste participation du Canada au maintien de la force navale de l'empire.

On observera que le texte de cette disposition est tout simplement négatif et n'a d'effet que comme critique ou condamnation du Gouvernement. Les dispositions effectives et essentielles de cet amendement, en ce qui concerne l'attitude de l'opposition, sont les deux dernières. Relisons la première de ces dispositions:

Cette Chambre est d'avis qu'au cours de cette session il faudrait prendre les mesures voulues pour donner, à bref delai, effet au système permanent, de marine, consacré dans la loi du service naval de 1910, adoptée en conformité d'une résolution approuvée par cette Chambre, en mars 1909.

Il y a ici un exposé de faits inexact. On y affirme que la loi du service naval de 1910 fut adoptée en conformité d'une résolution votée d'une seule voix par cette Chambre en janvier 1909. La résolution de 1909 qui a été mainte fois citée au cours de ce débat exigeait en termes clairs et distincts que tout service naval qui pourrait s'organiser au Canada devrait s'effectuer en coopération et en étroites relations avec l'amirauté britannique et dans le sens suggéré par la conférence impériale.

La loi de 1910 sur le service naval a répudié tout rapport et toute association avec l'amirauté anglaise et a voulu établir une marine canadienne distincte, absolument indépendante. Sur ce point, la loi de 1910 était une violation flagrante des termes de la résolution du mois de mars 1909. Il n'y a pas besoin de dire qu'elle n'était pas conforme aux vues de la conférence impériale, comme la résolution de mars 1909 exigeait qu'elle le soit. Quand ce bill fut présenté à la Chambre, j'ai eu l'occasion de parler sur la question. Avec la majorité des membres du parti conservateur, j'ai prétendu alors et je prétends encore maintenant que la loi du service naval de 1910 établit une marine canadienne distincte, indépendante et séparée, ne devant aucune allégeance à l'empire britannique et ne reconnaissant aucun rapport ni association avec l'amirauté anglaise. C'est la politique navale permanente à laquelle l'opposition voudrait donner un effet actif et rapide, une marine canadienne distincte et absolument indépendante comme moyen d'augmenter immédiatement les forces navales de l'empire. Le dernier paragraphe de l'amendement du chef de l'opposition prévoit la formation de deux escadres complètes:

Cette Chambre croit, de plus, qu'en vue d'augmenter la puissance et la mobilité de la marine impériale, l'adjonction de deux escadres organisées par le Canada sous le régime de ladite loi, et stationnées, l'une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique, serait préférable à une contribution en argent et en navires et plus propre à soulager le Royaume-Uni du fardeau de la défense navale impériale, et, pour employer l'expression contenue dans le mémoire de l'amirauté, à " redonner une plus grande élasticité de mouvement aux escadres britanniques sur toutes les mers, et à contribuer directement à la sécurité des dépendances de l'empire ", et que le gouvernement canadien devrait prendre des mesures propres à la réalisation de cet objet le plus vite possible.

La Chambre remarquera que le chef de l'opposition, dans les expressions qu'il emploie pour la rédaction de cette clause, a bien soin de ne pas dire que ces escadres seront séparées de la marine anglaise. Il dit bien prudemment que les escadres seront organisées sous "le régime de la dite loi" qui comme je l'ai montré, prévoit la création d'une marine séparée et indépendante. Et comme si ce n'était pas assez pour assurer son intention à ce sujet et pour écarter toute association et tout rapport avec l'amirauté anglaise, il ajoute comme nouvelle limite que ces escadres une fois organisées, seront placées sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique pour la défense de nos rivages. Après avoir rendu cette intention bien claire avec ces

mots précis et restrictifs, le très honorable chef de l'opposition a compris, sans aucun doute, que leur importance ne pouvait pas être modifiée par l'introduction d'une affirmation ou d'un prétexte que ce projet mesquin et anti-anglais augmenterait la puissance et la mobilité de la marine impériale.

Comment la construction de deux escadres d'une marine canadienne indépendante et leur établissement sur les côtes canadiennes de l'Atlantique et du Pacifique peuvent-ils augmenter la puissance et la mobilité de la marine impériale, sauf en déchargeant les navires de la marine impériale de leur obligation de parcourir et de surveiller les mers et au besoin d'y combattre? Nous savons tous qu'il n'y a pas sur les côtes canadiennes de l'Atlantique et du Pacifique de navires de la marine impériale et qu'il n'y en a pas eu depuis des années. Notre protection n'en a pas moins été effective, grâce à ce que M. Silburn appelle dans son récent volume, l'Evolution de la puissance maritime, "la souveraineté silencieuse de l'Angleterre sur les mers". Nous n'avons pas de navires de la marine impériale dans les eaux du Canada. Si nous ne soulageons aucun navire de la flotte impériale dans les eaux du Canada où les susdites escadres doivent être établies, je demande comment nous pouvons augmenter la puissance et la mobilité de la flotte impériale dans les autres mers? Le dernier paragraphe que j'ai lu, non seulement prouve l'impossibilité de ce que veut l'opposition en établissant une marine canadienne indépendante, mais il dit faussement que d'après les expressions de l'amirauté, "ce projet est le meilleur pour redonner une plus grande élasticité de mouvement aux escadres britanniques sur toutes les mers et à contribuer directement à la sécurité des dépendances de l'empire." Ce sont les termes mêmes de l'amendement du très honorable chef de l'opposition.

Mais si nous consultons la note de l'amirauté, que voyons-nous dans le paragraphe 9 que le très honorable chef de l'opposition prétend citer dans l'amendement dont je viens de lire un alinéa:

> Une supériorité plus grande à l'intérieur redonnerait entre autres choses, une plus grande liberté de mouvement aux escadres britanniques sur toutes les mers et augmenterait directement la sécurité des colonies autonomes.

L'alinéa que j'ai lu dit précisément le contraire—le stationnement des deux escadres sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique pour employer l'expression contenue dans le mémoire de l'amirauté contribuera à redonner une plus grande élasticité de mouvement aux escadres britanniques sur toutes les mers et à contribuer directement à la sécurité des dépendances de l'empire. Le chef de l'opposition a employé le moyen un peu nouveau de rappeler le sujet que l'amirauté recommande et d'introduire la citation tronquée comme la justification d'un programme parfaitement opposé à la politique recommandée par l'amirauté dans les expressions citées. Bien que ces mots aient été mal cités dans l'amendement, ils y ont été sans aucun doute introduits pour donner une fausse couleur impérialiste au projet de l'opposition, et ils accentuent en réalite la séparation entre le Canada et l'empire. Des escadres anglaises dans toutes les mers sauf sur les côtes canadiennes de l'Atlantique et du Pacifique; ici, et ici seulement, la frontière doit exister; envoyez vos escadres anglaises où vous voulez dans les autres mers, nous n'en voulons pas au Canada; le Canada s'occupera de sa propre défense indépendamment de vous. C'est le message que l'opposition, le parti libéral du pays voudrait envoyer à l'Angleterre. Les honorables députés de l'opposition ont parlé d'un appel au pays sur cette question. Si elle devait être portée devant le peuple, je suis persuadé que le très honorable chef de l'opposition et son parti constateraient que l'indignation publique et le ressentiment qui ont été soulevés il y a moins de deux ans par leurs inclinations à tendre une main au président Taft pour l'aider à briser le grand lien commercial impérial qui part de l'Angleterre, fait le tour du monde et revient en Angleterre, ne seraient pas comparables aux sentiments qu'ils découvriraient dans le peuple à propos de cette question. La défaite a été le châtiment qui a atteint nos honorables amis pour leur dernière infraction; mais cette fois, s'ils persistaient dans leur conduite actuelle, ce serait un anéantissement complet qui les attendrait.

Non seulement l'amirauté insiste sur les mots que j'ai déjà cités pour montrer l'importance absolue de maintenir la suprématie de la marine impériale, mais elle le répète encore avec plus de force dans une autre partie de la note. Le paragraphe 7 dit ceci:

> La suprématie en matière navale, peut être de deux sortes, générale ou locale. La suprématie générale en matière navale est assurée lorsqu'on est en mesure de mettre en déroute et de chasser des mers la flotte ennemie ou une coalition de flottes ennemies la plus forte possible. La supériorité locale est assurée lorsqu'on est en mesure de dépêcher en temps opportun, ou de maintenir en permanence, en un point éloigné quelconque, des forces suffisantes pour vaincre l'ennemi ou le maintenir en respect jusqu'à ce qu'un résultat décisif ait été obtenu ailleurs. C'est la suprématie maritime générale de la Grande-Bretagne qui fournit la principale garantie de sécurité pour les intérêts de ces grandes possessions de la couronne, c'est cette supériorité qui depuis des années tient en respect tous

ceux qui seraient tentés de porter la main sur elles ou de leur manquer d'égards.

En présence de cette affirmation claire et indiscutable de l'amirauté que la suprématie maritime générale de la Grande-Bretagne est la principale garantie de sécurité pour les intérêts de ces grandes possessions de la couronne, les membres de l'opposition persistent à maintenir que les ressources du pays seraient anéanties sans l'établissement et l'entretien indépendant d'une marine locale divisée, inefficace, incapable de faire preuve d'une supériorité dans les eaux du pays.

L'amirauté dit que la supériorité locale consiste dans le pouvoir d'envoyer à temps ou de maintenir d'une façon permanente sur un théâtre éloigné des forces suffisantes pour battre l'ennemi ou pour le tenir en échec jusqu'à ce que le résultat définitif ait été obtenu sur le théatre décisif. Qui osera prétendre que ces deux escadres incapables de coopérer l'une avec l'autre, pourraient dans une circonstance quelconque constituer une force capable de battre ou de maintenir en échec un ennemi qui oserait attaquer le Canada tant que notre pays restera sous l'égide du drapeau anglais. Aucune puissance n'oserait s'attaquer au Canada, comme dépendance de l'empire si elle n'était pas prête à défier l'Angleterre pour la maîtrise des mers. Si cela arrivait, à quoi servirait, au nom du ciel, les deux escadres séparées d'une marine canadienne, l'une sur les rivages de l'Atlantique, l'autre sur les rivages du Pacifique?

Leur seul rôle, comme le disait un journal français de Montréal, à propos de la loi du service naval de 1910, serait de prendre la fuite. Jusqu'à ce que cette éventualité se produise à quoi peuvent servir ces deux escadres d'une marine canadienne? Simplement à gaspiller les deniers publics.

Je me demande s'il est nécessaire de discuter la question au point de vue de la stratégie navale pour la défense du Canada ou de l'empire, autrement que pour rappeler ces vérités évidentes contenues dans la note de l'amirauté? Sur quoi s'appuie l'opposition pour mettre en doute la sagesse de l'amirauté anglaise? Qui est son expert naval? Est-ce l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham)? Est-ce l'honorble député de Saint-Jean (M. Pugsley)? Après avoir écouté cet après-midi l'honorable député de Carleton, j'ai cru pouvoir conclure que c'était lui-même qui était l'expert naval.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami voudrait-t-il être assez bon pour citer dans le mémorandum de l'amirauté une phrase qui s'oppose à une marine canadienne?

M. CROCKET: Je pensais avoir dit clairement que l'amirauté avait déclaré que la suprématie maritime générale de l'empire était la principale garantie de sécurité pour le Canada comme pour les autres possessions de la couronne et que l'objet à atteindre n'était pas d'obtenir ce qu'on appelle la supériorité locale, mais bien le raffermissement de la suprématie maritime générale de l'empire. Peut-être le président de la Fore River Shipbuilding Company de Quincy, Massachusett, dont le député de Saint-Jean a visité les chantiers, est l'autorité qui conseille à l'opposition de repousser les avis de l'amirauté anglaise.

Comme moyen d'apporter une aide immédiate et effective à la marine impériale, le projet de l'opposition me paraît trop enfantin pour être discuté sérieusement. Il n'est pas étonnant de voir la presse anglaise dire que ce projet n'est tout que de surface et qu'il a été imaginé uniquement pour des fins politiques.

Pour discuter cette question d'une importance impériale, élevons-nous au-dessus des mesquines considérations politiques ou mercantiles. Quelle que soit la décision que nous prendrons, voyons à ce qu'elle soit basée sur une saine et large conception de stratégie navale et d'unité impériale. N'oublions pas que, sur cette question du moins, le Canada et l'empire sont inséparables. En se plaçant à ce point de vue, peut-on concevoir le moindre doute sur notre obligation de contribuer, pour notre part, au maintien de la suprématie de la marine impériale que l'amirauté anglaise considère comme essentielle à la sécurité, non seulement du Royaume-Uni, mais aussi du Canada. Peut-on douter qu'une flotte unique, sous un commandement unique, concentrée sur le théâtre du danger, constituera l'instrument le plus puissant pour assurer cette suprématie, si jamais elle était menacée? Si le Canada doit concourir à augmenter les forces navales de l'empire, comme les deux côtés l'admettent, n'y aurait-il pas folie à s'écarter de cette règle pour adopter une ligne de conduite toute différente, dans un but de gain pécuniaire?

Il y a une dizaine d'années, le très honorable chef de l'opposition, parlant du devoir du parlement au sujet du Transcontinental national, employait un langage vigoureux et même exagéré. Il disait:

Voilà notre devoir. Il est pressant. Il est impérieux. Ce n'est pas demain qu'il faut agir, c'est aujourd'hui, c'est à cette heure, à cette minute. Fasse le Ciel qu'il ne soit pas déjà trop tard. Fasse le Ciel que pendant que nous tergiversons et que nous discutons, le commerce canadien n'ait pas pris une autre direction et qu'un concurrent sans cesse en éveil ne se soit pas approprié un commerce qui appartient légitimement à ceux qui reconnaissent le Canada comme leur patrie ou leur pays d'adoption.

Voilà un langage plutôt ampoulé et déclamatoire, appliqué pour la construc-

tion d'un chemin de fer, mais j'aurais cru qu'un homme capable de pareilles envolées, quand il s'agit de construire une voie ferrée, aurait dû au moins s'abstenir de combattre dans une circonstance comme celle-ci une aide immédiate et effective à la défense de l'empire, pour y substituer une politique de temporisation, dont les résultats seront absolument nuls.

L'honorable chef de l'opposition m'excusera si je dis que le devoir du Parlement dans la circonstance présente est infiniment plus impérieux que lorsqu'il lançait son chaleureux appel, en 1903. C'est aujourd'hui qu'il pourrait dire avec raison: "Le devoir est pressant. Il est impérieux. Ce n'est pas demain qu'il faut agir, c'est aujourd'hui, c'est à cette heure même. Fasse le Ciel qu'il ne soit pas déjà trop tard. Fasse le Ciel que pendant que nous tergiversons et que nous discutons, un rival toujours en éveil n'ait pas enlevé la suprématie des mers à ceux qui reconnaissent le "Union Jack" comme le drapeau de l'empire.

M. G. W. KYTE (Richmond, N.-E.): J'ai été surpris hier de voir l'honorable premier ministre proposer la deuxième lecture du bill naval sans un seul mot d'explication. C'est un privilège du Parlement d'être mis en possession, lors de la deuxième lecture, de tous les faits et de tous les arguments sur lesquels on s'appuie pour faire accepter le principe d'un projet ministériel de quelque importance. Je sais ce que répondra à ceci l'honorable premier ministre, s'il daigne m'honorer d'une réponse. Il y a deux mois, lorsqu'il a déposé la résolution d'après laquelle ce bill a été rédigé, il a prononcé un long discours en faveur du principe de la résolution, et cela peut être considéré comme tenant lieu des explications qui accompagnent ordinairement la deuxième lecture. Mais je prétends que beaucoup de choses sont survenues depuis le 5 décembre dernier. La situation n'est plus la même et nous possèdons de nouveaux renseignements concernant les affaires navales en Angleterre et en Allemagne. Je suis porté à comparer la position de l'honorable premier ministre à celle d'un avocat chargé de défendre un prisonnier. Si les circonstances sont défavorables à son client, si la preuve laisse subsister des doutes, l'avocat ne prononce pas de plaidoyer et ne fait pas entendre de témoins à décharge; il préfère s'en tenir à son privilège d'être le dernier à adresser la parole au jury, avant que le verdict soit prononcé.

J'ai suivi avec intérêt le discours de l'honorable député de York (N.-B.) (M. Crocket). Il s'est bien gardé de reprendre son siège sans lancer quelques traits à l'opposition, sans déclarer que la proposition du chef de l'opposition vise à l'établissement d'une marine indépendante. Après le discours de l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup), discours d'un ton conciliant, je croyais que nous n'entendrions plus d'insinuations de cette nature à l'adresse des membres de l'opposition. L'honorable député de Hastings-est, conseillait de discuter uniquement sur les mérites de la question, sans faire intervenir l'esprit de parti. Je considère par conséquent que le moment est bien choisi pour passer en revue certains incidents de l'histoire politique de ce pays.

En 1838, une forte agitation s'est produite dans la Nouvelle-Ecosse et la population demandait le gouvernement responsable. A cette époque, la province était gouvernée par un conseil composé de douze membres nommés par le gouvernement impérial. Ce conseil formait également le conseil législatif ou la chambre haute de la législature; il siégeait à huis clos; le public n'était pas admis à ses délibérations et une forte agitation se manifesta pour faire changer cet état de choses. Le chef populaire dans ce mouvement était L'honorable Joseph Howe, qui avait contre lui tout le parti tory de la Nouvelle-Ecosse et, pendant un certain temps, le parti tory d'Angleterre. Quand il fulminait contre les délibérations secrètes du conseil législatif et exécutif, on l'accusait de manquer de patriotisme, on lui reprochait d'être opposé aux intérêts de l'Angleterre.

En toute justice, je dois dire que Joseph Howe eut le concours, dans cette campagne, d'une faible section du parti conservateur. Mais ceux qui lui apportèrent leur aide le payèrent cher. L'honorable James Boyle Uniacke, qui était alors le chef du parti conservateur et qui faisait parti du conseil exécutif, fut tellement impressionné par les arguments de Joseph Howe, qu'il se démit de ses fonctions et se joignit à lui pour obtenir des réformes. M. Uniacke fut en butte aux sarcasmes et aux accusations de ses anciens amis tories. Non seulement on chercha à le priver de son siège à la législature, mais on organisa contre lui un ostracisme social, dans la ville d'Halifax. La haine des tories le poursuivit jusque dans sa vie privée.

Il est inutile de rappeler qu'après avoir accompli sa tâche et après avoir obtenu le gouvernement responsable pour la Nouvelle-Ecosse, Howe a donné de nombreuses preuves de son dévouement et de son attachement à l'empire. Au plus fort de l'agitation, le bruit se répandit que le congrès américain avait voté une somme de $800,000 pour envoyer des troupes s'emparer d'une partie du territoire du Nouveau-Brunswick qui était réclamée par l'Etat du Maine. M. Howe prit la parole dans la législature de la Nouvelle-Ecosse et demanda au gouvernement de faire voter un crédit de $100,000

pour aider les citoyens du Nouveau-Brunswick à repousser l'invasion. Bien plus, il demanda que la milice de la Nouvelle-Ecosse fût envoyée au secours de la province voisine. Plus tard, quand les troubles éclatèrent dans le Haut-Canada, parce que, là aussi, les tories s'opposaient au gouvernement responsable, la milice de la Nouvelle-Ecosse fut appelée sous les armes, pour assurer le maintien de l'ordre. Une assemblée publique fut convoquée pour recueillir des secours pour les femmes et les enfants des soldats envoyés dans le Haut-Canada. Les tories de la Nouvelle-Ecosse profitèrent de l'occasion pour accuser l'honorable Joseph Howe de manquer de patriotisme. Mais il répondit avec tant de succès que ses adversaires n'osèrent plus revenir à la charge. Un autre fait, bien connu, c'est qu'à l'époque où un certain nombre de citoyens de Montréal commencèrent une campagne en faveur de l'annexion du Canada aux Etats-Unis, les chefs du mouvement écrivirent à Howe pour lui demander son adhésion. J'ai ici la lettre que M. Howe écrivit en réponse de cette demande. Elle est ainsi conçue:

A la lecture de ce "document littéraire", auquel votre nom est attaché, je comprends qu'une convention convoquée par vous doit remplacer le Parlement du Canada. A nous, néo-Ecossais, il semblerait que ce mouvement en faveur de l'abolition de la législature a tout naturellement donné naissance à l'idée que l'édifice dans lequel cette législature tenait ses séances constituait un embarras et que les livres et les documents qu'il contenait, remplis de sciences occultes et de superstitions diverses, mettaient en danger le progrès de la société. Lord Elgin barrait le chemin au protecteur Moffatt; il était tout naturel de lui lancer des pierres; vu que l'ancien palais législatif était trop petit pour contenir la convention, la populace était très excusable de crier: "Brûlez-le! brûlez-le! Pourquoi encombre-t-il le sol?"

La promulgation de votre manifeste et les événements qui ont suivi, nous prennent un peu par surprise dans notre province arriérée; mais aucune conséquence ne semble plus naturelle.

Puisque vous faites appel aux Américains du Nord dans votre manifeste et que la populace de Montréal a bien voulu nous faire connaître sa manière de l'interpréter, je désire savoir si cette interprétation est la bonne et si les attaques contre le représentant de la reine, la dispersion du parlement et l'incendie de notre bibliothèque, sont les préliminaires indispensables de toute adhésion à la ligue anglo-américaine.

C'est ainsi, monsieur l'Orateur, que l'honorable Joseph Howe faisait disparaître l'espoir de l'ancien parti tory de la cité de Montréal qui travaillait à créer en ce Dominion du Canada une puissance qui aurait été au-dessus de l'autorité et des institutions britanniques. Je me croyais en droit d'espérer que l'heure était venue de mettre fin à toutes ces menaces auxquelles ont recours à notre endroit les membres de la droite. Au cours de ce débat—à défaut de meilleurs arguments, peut-être, ou de raisons plus convaincantes à l'appui de la proposition soumise maintenant à la Chambre—nous avons eu des représentations répétées du spectacle auquel nous assistons ce soir. Je tiens à dire, en réponse à l'honorable représentant d'York qui a critiqué la loi navale adoptée sous l'ancienne administration, que cette loi ne comporte que les dispositions qu'on trouve dans la loi de la milice qui fait partie de notre législation depuis 1868. J'ai devant moi les dispositions des deux statuts et les deux dispositions importantes que je vais lire. L'article 22 de la loi navale est ainsi conçue:

Le Gouverneur en conseil peut mettre les forces navales, ou une partie de ces dernières, en service actif en tout temps qu'il semblera convenable de le faire; et il en sera ainsi en cas d'urgence.

La loi de la milice contient cette disposition:

Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice, ou une partie de cette dernière en service actif partout au Canada et aussi en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier....

L'honorable représentant d'York n'a pas eu la prudence élémentaire de ne pas mettre la Chambre sous une fausse impression, lorsqu'il s'est permis de faire cette critique dont j'ai parlé en ce qui a trait à la loi navale. Si la disposition contenue à cette dernière loi et que je viens de lire indique que le service naval, tel que prévu par l'ancien gouvernement libéral, devait établir une marine de guerre séparée, la milice dont mon vaillant ami, le ministre de la Milice, est le chef en ce moment, est une milice séparée et il est temps que les ultra-loyaux qui siégent à la droite modifient le statut de la milice, afin de faire disparaître la flétrissure que l'honorable représentant d'York s'est efforcé de lui appliquer ce soir.

L'agitation en faveur d'un gouvernement responsable dans la province de la Nouvelle-Ecosse fut en proie—ainsi que je viens de le dire—aux attaques, non seulement de l'élément tory de cette province, mais encore des tories de la Grande-Bretagne. J'ai ici un extrait du câblogramme adressé par le duc de Wellington, alors premier ministre d'Angleterre et dans lequel il disait:

Un gouvernement local responsable et la souveraineté de la Grande-Bretagne sont choses absolument incompatibles.

Combien cet extrait se rapporte aux affirmations des honorables membres de la droite qui affirment que la création d'une marine de guerre canadienne est contraire au loyalisme que nous devons à la Grande-Bretagne! Plus loin, en réponse au mémoire

des colons britanniques adressé de la Nouvelle-Ecosse en 1837, la dépêche dit:

Il est impossible d'admettre la responsabilité de l'exécutif d'une colonie à la chambre d'assemblée de cette dernière telle qu'elle existe dans le cas de l'exécutif en Angleterre vis-à-vis la chambre des communes.

Nous relevons là le principe d'après lequel le toryisme s'efforçait de gouverner les colonies de l'empire il y a cinquante ans. J'ai le regret de dire que ce principe a la vie dure, ce dont nous avons la preuve en cette année de grâce 1913.

Depuis cent ans environ il se poursuit en Grande-Bretagne une agitation ayant pour but d'obtenir le Home Rule pour l'Irlande. Je crois avoir raison de parler en passant, de cette question, d'autant plus qu'au cours de la même période d'années toutes les forces du toryisme en Grande-Bretagne sont parties en guerre contre ce mouvement très raisonnable, en somme, de la part des habitants de cette importante partie des Iles Britanniques. Ces gens-là ont poursuivi la lutte avec persistance; ils n'ont cessé de lutter à chaque élection; l'on a vu apparaître à toutes les tribunes publiques de la Grande-Bretagne un tory ou un unioniste et on l'a entendu—lorsqu'il pouvait parler sans danger—dénoncer avec véhémence le mouvement en faveur du Home Rule. Celui-ci fut combattu, non seulement par le toryisme drapé dans son propre manteau, mais, dans certains quartiers, par le toryisme se couvrant des livrées du libéralisme. Il me fait plaisir de songer que ce mouvement a eu un heureux résultat. Cent années durant le peuple de l'Irlande a réclamé un gouvernement autonome, mais aujourd'hui. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député me permettra-t-il de lui faire observer que je saisis à peine le rapport que tout cela peut avoir avec la question maintenant en discussion?

M. KYTE: Je parle d'autonomie et de gouvernement autonome provincial, à seule fin de réfuter l'argument invoqué par l'honorable représentant de York lorsqu'il a dit que le parti libéral voulait la séparation du Canada de la Grande-Bretagne.

On a argué encore que ceux qui les premiers avaient parlé d'un gouvernement autonome pour l'Irlande étaient partisans de la séparation; qu'ils voulaient établir une colonie indépendante et se servir de leur parlement pour édicter une législation contraire aux meilleurs intérêts de la Grande-Bretagne et de l'empire. Cette agitation a reçu son coup de mort dans l'élection qui s'est tenue il y a quelques semaines dans l'ancienne cité de Derry, province d'Ulster. Je crois que nous avons raison de supposer que cette agitation est disparue pour toujours et que le Home Rule sera accordé à l'Irlande par le peuple de la Grande-Bretagne, par ceux-là qui ont appris par l'histoire qu'un mouvement ayant pour fin l'établissement d'un gouvernement responsable ne signifie pas une agitation en faveur des ennemis de l'empire.

Je n'ai pas l'intention ce soir d'embrasser tout le terrain de la discussion qui s'est développé ici et à laquelle ont pris part des honorables membres des deux côtés de la Chambre. L'affirmation du très honorable premier ministre, en déposant ce projet de résolution, que le Canada ne peut d'ici à vingt-cinq et même cinquante ans s'engager dans la construction des navires est telle qu'on doit la relever et, même au risque de répéter ce qui a déjà été dit à plusieurs reprises, je crois qu'il est du devoir de tout représentant loyal du peuple de ce pays de protester contre cette affirmation, parce qu'elle ne repose sur aucune donnée certaine. J'ai par devers moi un article paru dans le "Canadian Mining Journal", un journal qui n'a aucune attache de parti et qui exprime ses vues avec impartialité et que publie—je le dis en passant—M. J. C. Murray, un ancien citoyen d'Halifax. Ce journal dit qu'il est convaincu que le premier ministre s'est trompé; et il établit les raisons qui le portent à en arriver à cette conviction. Il signale le fait qu'au cours des vingt dernières années, le Canada a établi l'industrie forte, moderne et bien organisée du fer et de l'acier. L'article ajoute :

La compagnie des aciéries du Dominion possède à la Nouvelle-Ecosse une installation considérable. La compagnie d'aciéries et des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse possède à Trenton, près de New-Glasgow, une installation où s'opère la fusion de l'acier et qui peut rivaliser avec les plus parfaites qui existent sous ce rapport. On trouve à cet endroit la matière première et cela en abondance. La main-d'œuvre ne fait pas défaut. Les ports splendides de Sydney et d'Halifax conviennent suffisamment à toutes les fins.

Sur le littoral du Pacifique, bien que les industries nécessaires à leur exploitation n'y aient pas encore été établies, on trouve d'abondantes sources de castine, de combustible et de minerais. En résumé, le Canada possède tout ce que la nature peut fournir dans le cas de la création d'industries se rapportant à la construction des navires sur toute l'échelle désirée. Quant au temps qu'il faudra pour l'établissement de ces industries, voici notre avis: il ne faudra pas cinq ans, tout au plus dix ans pour accomplir, sous une direction éclairée, les bases de cette industrie. L'industrie de la construction des navires ne cause aucun mystère. On pourrait retenir les services d'ingénieurs anglais et écossais pour diriger les travaux. Le fait qu'avant plusieurs années le coût de construction sera plus élevé ici qu'il ne le sera en Angleterre, ne mérite aucunement d'attirer notre attention. Ce que le Canada gagnerait de ce chef dépasserait, et de beaucoup, les frais de construction supplémentaires. On fournirait du travail à des milliers d'ouvriers; de

nouveaux centres s'établiraient; les Provinces maritimes en retireraient des bénéfices incalculables et toute la vie industrielle du pays se trouverait ainsi renforcée.

Je crois que ceux qui prennent cette attitude patriotique au sujet de la question de la contribution des navires au Canada méritent beaucoup de félicitations; ils apparaissent sous un meilleur jour, en qualité de véritables patriotes et de vrais canadiens, que les honorables membres de la droite qui se font l'écho de l'assertion risquée par le très honorable premier ministre et qui laisse entendre que les Canadiens ne peuvent accomplir ce qu'ont réussi à faire quelques-unes des plus petites nations de l'univers..

L'honorable représentant d'Hastings-est (M. Northrup) a fait allusion, en termes émus, aux Canadiens dont la valeur sur les champs de bataille et sous le drapeau britannique a contribué à la gloire et au triomphe des armes anglaises. En ma qualité d'habitant de la Nouvelle-Ecosse, la simple mention de ce fait m'a secoué d'orgueil, parce que, pour la plupart, il s'agissait des noms de Néo-Ecossais dont le souvenir est toujours vivace dans le cœur de leurs concitoyens, mémoire qu'on a perpétué par des monuments publics et qui, chaque année, donne lieu à des discours enflammés et calculés de façon à soulever l'émulation de la jeunesse de cette province.

Je n'ai pas autorité pour parler au nom de la province de l'Ontario, mais je tiens à assurer à l'honorable représentant d'Hastings-est que l'esprit de courage et de patriotisme dont il a parlé subsiste encore à la Nouvelle-Ecosse. Cependant, si l'on adopte ce projet dont le but se résume à fournir quelques dreadnoughts vides, non armés et ne contenant aucun équipage à la Grande-Bretagne, et si c'est là la politique que le Canada entend suivre, je crains fort que cet esprit n'existe en vain.

Dès les commencements de son histoire, la Nouvelle-Ecosse a tenu une place enviable parmi les principaux centres de construction de navires du Canada. Il y a cinquante ans, avant qu'on ne commençat à se servir de navires blindés en acier et en fer, la Nouvelle-Ecosse possédait sa flotte de navires marchands océaniques. On trouvait à peine une ville, à peine un village dans toute la province qui n'eût pas son chantier de construction de navires; on ne rencontrait aucun centre dont les habitants ne pussent, par leur industrie et leur esprit d'entreprise, démontrer qu'ils étaient réellement capables d'appliquer les idées les plus avancées en fait de progrès industriel. Nous avions des navires pouvant transporter des milliers de tonneaux de marchandises

M. KYTE.

que tous avaient été construits dans les chantiers maritimes que nous possédions en propre. Les Néo-Ecossais pouvaient, non seulement se rendre dans la forêt y couper le bois dont ils avaient besoin, pour le transporter ensuite à ces chantiers et l'employer à la construction des navires, mais encore, lorsque ces navires étaient construits, ils pouvaient les manœuvrer et les diriger vers d'autres pays. Il fut un temps où le drapeau de la marine marchande de la Nouvelle-Ecosse était aussi bien connu dans les ports de Calcutta, d'Yokohama et de Hong-Kong qu'il l'était dans les ports de Boston et de New-York. Cependant, cette industrie a décliné. Il en a été ainsi parce que les navires blindés en acier ont remplacé les navires en bois et, vu qu'il n'y a à la Nouvelle-Ecosse ni au Canada, à l'heure qu'il est, d'endroit où l'on puisse construire de navires en acier, l'industrie de la construction des navires a disparu presque et ce sont les navires d'autres pays qui font le transport des cargaisons que portaient les navires de la Nouvelle-Ecosse il y a trente ou quarante ans. La population de la Nouvelle-Ecosse et celle des autres Provinces maritimes, lorsqu'elles ont appris que l'ancienne administration faisait un article de son programme d'établir une marine de guerre canadienne, ont cru que cela serait de nature à faire revivre cette grande industrie dans les Provinces maritimes.

Je sais qu'ils appuient le programme naval de mon très honorable ami le chef de l'opposition et qu'ils l'appuient avec enthousiasme, à cause de leur désir de voir renaître l'industrie de la construction des navires et de la navigation hauturière. Je regrette et le peuple de la Nouvelle-Ecosse regrette que le programme que le très honorable chef du Gouvernement veut y substituer ne soit pas de nature à satisfaire les désirs et les aspirations de cette population en ce qui concerne la renaissance de l'industrie de la construction de navires dans des Provinces maritimes.

Certains honorables députés de la droite ont prétendu que si nous avions une marine canadienne, nous ne pourrions trouver les hommes qui consentiraient à donner leurs services à bord des navires. On a déclaré que depuis trois ans, le recrutement a si peu réussi qu'il a été impossible de se procurer le contingent nécessaire de marins pour le "Niobé" et le "Rainbow". D'honorables députés siégeant à gauche en cette Chambre ont souvent répondu à cette critique, mais je désire inscrire de nouveau dans nos débats le fait qu'en 1911, les honorables députés qui occupent aujourd'hui les banquettes ministérielles étaient opposés en principe à une marine canadienne. Ils donnaient à entendre que si leur parti arrivait au pouvoir, ils abrogeraient

l'unique loi du service naval et renonceraient à toute idée d'avoir une marine canadienne. Ils sont arrivés au pouvoir et, bien qu'ils n'aient pas rempli un trop grand nombre de leurs promesses, ils ont rempli celle-là à la lettre. Ils ont tellement gâché le service que le recrutement est devenu impossible, et il en est résulté que l'on n'a pu trouver des officiers et des matelots en nombre suffisant pour compléter les équipages à bord de ces navires.

M. SMITH (Ontario-sud): Les a-t-on trouvés maintenant?

M. KYTE: On les trouverait si quelqu'un se donnait la peine de les chercher, mais on ne les a pas cherchés et, par conséquent, on ne les a pas trouvés. Les aspirations des Canadiens et leur désir de faire du service maritime s'est manifesté par le fait qu'ils se sont enrôlés dans le service naval d'autres pays lorsqu'ils n'ont pas eu l'occasion de faire partie du service naval du Canada.

J'ai devant moi un relevé du nombre de Canadiens qui sont employés dans le ministère de la marine aux Etats-Unis, lequel démontre que, durant les cinq dernières années, le nombre suivant de gens nés au Canada et demeurant au Canada lors de leur enrôlement ont pris du service dans la marine des Etats-Unis:

1908, 228 nés au Canada et 26 y demeurant;
1909, 256 nés au Canada et 75 y demeurant;
1910, 196 nés au Canada et 39 y demeurant;
1911, 190 nés au Canada et 50 y demeurant;
1912, 165 nés au Canada et 44 y demeurant.

Mille jeunes gens nés au Canada, et 234 hommes réellement domiciliés en Canada se sont enrôlés dans la marine des Etats-Unis depuis cinq ans. Si la prédilection des Canadiens pour le service naval est tellement forte qu'ils quittent leur pays et vont s'enrôler dans la marine d'un autre pays, que ne pourrions-nous espérer si nous avions une marine à nous? Au lieu de 234 jeunes gens natifs du Canada s'enrôlant en cinq ans, non seulement le millier d'hommes qui représente les canadiens enrôlés dans la marine américaine, s'enrôleraient dans notre propre marine, mais le double ou le triple s'y enrôleraient durant cette période. Je crois qu'il n'y a aucune raison de dire comme l'ont dit les honorables députés, que nous ne pouvons trouver des hommes pour entrer dans le service naval du pays. Si le Canada établissait une marine à lui, je suis certain que ce serait une marine qui offrirait à nos jeunes Canadiens des conditions tout aussi attrayantes que celles que leur offre la marine américaine. Des chiffres que je viens de citer, je conclus que la déclaration à l'effet que l'on ne pourrait pas trouver de Canadiens pour fournir les équipages d'une marine canadienne, est tout à fait dénuée de fondement. Bien que l'honorable député de York (M. Crocket) et d'autres honorables députés qui ont pris part à ce débat aient clairement démontré qu'ils sont, pour le moment, opposés à une marine canadienne, ils ont de plus clairement démontré qu'ils sont également opposés à une marine canadienne pour tous les temps à venir.

Mon très honorable ami le premier ministre a déclaré, lorsqu'il a proposé sa résolution à la Chambre, que ceci n'est pas un programme permanent, que le programme impliqué dans ce bill n'est qu'une mesure provisoire, et que plus tard un programme permanent serait établi. Bien qu'il ne l'ait pas dit en propres termes, le très honorable ministre a donné à entendre à la Chambre que plus tard il formulerait un programme comportant l'établissement d'une marine canadienne, conformément au programme du gouvernement précédent. Après avoir entendu l'un après l'autre les honorables députés de la droite déclamer contre une marine canadienne, affirment que ce serait une marine séparatiste, il n'y a guère lieu de supposer que l'insinuation faite par le très honorable premier ministre, qui n'a cependant pas déclaré son intention en propres termes sera mise à exécution dans un avenir rapproché. Il semble y avoir divergence d'opinion au sujet de cette question dans l'esprit des conservateurs. D'honorables députés siégeant sur les banquettes ministérielles ont déclaré très explicitement qu'il n'y aura pas de marine canadienne, car, s'ils veulent être logiques, si une marine canadienne veut dire une marine séparatiste, pour être logique car, naturellement, ils sont tous loyaux sujets—il faut qu'il n'y ait pas de marine canadienne à l'avenir. J'ai ici une déclaration faite par le maire Hocken de la ville de Toronto, il y a quelques semaines et dans laquelle il traite la question d'une marine canadienne. Dans l'ultra-loyale Toronto, les gens sont assez indépendants pour penser par eux-mêmes et pour en arriver à leurs propres conclusions sur la meilleure politique à adopter pour le Canada relativement à la défense navale de l'empire:

Le maire Hocken a dit hier soir, aux membres du club conservateur de Toronto-centre et sud, que lorsque tout aura été annoncé l'on constatera que les propositions du premier ministre Borden relativement à la marine, ont une portée immense. Les grands surdreadnoughts qu'il veut faire fournir par le Canada pour la défense de l'empire seront construits en ce pays, avec des matériaux canadiens, par des ouvriers canadiens et seront pourvus d'équipages canadiens.

Le très honorable premier ministre a déclaré que ce résultat ne saurait être obtenu avant vingt-cinq ou cinquante ans; mais le maire de Toronto est plus optimis-

te pour le Canada. Il a plus de confiance en la possibilité pour le Canada de tenir tête aux autres pays de l'univers sous le rapport du progrès industriel, et il ne croit pas du tout que nous soyons obligé d'attendre vingt-cinq ou cinquante ans pour la construction de ces dreadnoughts. Il dit encore:

Nous avons ici au Canada l'approvisionnement de nickel du monde entier. Sans ce produit on ne saurait construire un dreadnought de premier ordre. Mais le Canada ne prohibe pas l'exportation du nickel. Si l'Allemagne possédait cette ressource, je crois qu'elle la garderait pour elle-même afin d'établir la plus grande industrie de nickel du monde entier.

Mais le maire Hocken était convaincu que la question de la construction des dreadnoughts n'est pas une question de parti, et qu'il avait le droit d'exprimer sa propre conviction sur ce qu'il considérait comme devant être fait, sur ce qu'il croyait le Canada capable de faire au sujet de la construction des navires en acier.

J'ai ici une déclaration extraite d'un discours prononcé par le comte Grey, il y a quelques années, relativement au programme d'une marine canadienne. Il disait:

La conférence de la défense impériale tenue à Londres, semble être d'opinion que de la part de l'Australie et du Canada, le fait de fournir de l'argent pour la construction de dreadnoughts, est tout simplement un expédient et non un programme. Quel a été le message de l'Angleterre à ces grandes colonies? Bien que nous entretenions autour de nous un cercle de défense, malgré la lourdeur des impôts dont nous sommes surchargés, nous trouverons l'argent nécessaire au maintien de notre suprématie maritime pendant que vous deviendrez forts et ferez de votre mieux pour établir les bases d'une puissante marine, et alors vous serez en état de vous rallier pour venir à notre secours lorsque la faible population de l'Angleterre trouvera trop lourd pour ses épaules le fardeau du maintien de la grande flotte.

Le programme du très honorable premier ministre, lequel consiste à fournir au gouvernement de la Grande-Bretagne de l'argent pour construire des dreadnoughts est décrit par lord Grey comme un expédient, et non comme un programme. Il se déclare très énergiquement en faveur d'une marine canadienne, parce que cela donnerait un appui permanent et efficace à la défense navale de l'empire britannique. L'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) dans son argumentation, hier soir, a déclaré que l'une des raisons pour lesquelles le Canada doit fournir cette somme d'argent pour aider à la Grande-Bretagne, de maintenir sa suprématie sur mer, c'est que l'Angleterre est pauvre, que la classe ouvrière est pauvre et que les salaires donnés aux ouvriers sont réduits, de telle sorte qu'un penny ajouté aux taxes des classes ouvrières en Angleterre, rendrait le fardeau déjà porté beaucoup plus lourd qu'il ne devait l'être. Au cours du débat sur cette résolution, d'honorables députés de ce côté-ci de la Chambre ont cité des chiffres pour démontrer que les assertions faites au sujet de la pauvreté en Angleterre n'étaient pas justifiées par les faits. Je ne discuterai pas ce point, et je me contenterai de renvoyer les honorables députés aux réponses qui ont été faites à cet argument par les honorables députés qui ont déjà parlé.

L'instant d'après, l'honorable député de Hastings-est déclare que l'Angleterre a tout fait pour le Canada en donnant de l'argent pour la construction de ses voies ferrées, de ses canaux, que nous lui devons une dette de reconnaissance qui devra être liquidée par le paiement de $35,000,000 au trésor britannique. Il est de fait que £400,000,000 d'argent anglais sont placés actuellement au Canada, mais lorsque les honorables députés prétendent que cet argent a été donné par la Grande-Bretagne au Canada, pour construire ses voies et pour mener à bonne fin ses autres grandes entreprises, ils affirment une chose qui naturellement ne sera pas crue par les honorables députés qui savent que les prêteurs d'argent, si dûrs à la détente dans la Grande-Bretagne, ne donnent pas leur argent pour rien. Ce n'est pas dans le but de porter secours au Canada, mais c'est parce qu'ils trouvent au Canada un placement plus avantageux que celui qu'ils pourraient trouver ailleurs. Il y a une vaste somme d'argent anglais placé dans le chemin de fer Pacifique-Canadien. Je n'ai guère besoin de vous rappeler que le chemin de fer Pacifique-Canadien est une institution très prospère, qui paie actuellement 10 p. 100 de dividendes. Donc, les capitalistes de la Grande-Bretagne qui ont placé de l'argent dans cette voie ferrée, non seulement reçoivent un dividende plus fort sur cet argent, qu'il ne pourrait espérer avoir de tout autre placement, mais, en sus de leur 10 p. 100 régulier sur le capital placé, ils reçoivent fréquemment des tranches de melons juteux qui sont distribués de temps à autre par les directeurs de la compagnie. Il est inutile de discuter de nouveau la question de la nécessité de ce paiement à l'amirauté britannique.

On a dit et répété que, lorsque le premier ministre s'est rendu auprès de l'amirauté anglaise, l'an dernier, il s'y est rendu avec le projet tout prêt de verser $35,000,000 pour la défense de l'empire, et il a seulement demandé quel devait être le mode de contribution. L'idée fut émise que, s'il avait $35,000,000 à donner à l'amirauté anglaise, il valait mieux employer cette somme à la construction de navires. Le discours prononcé par M. Churchill, le 16 mai 1912, fait voir ce que pensait vraiment l'amirauté de la meilleure manière

d'augmenter les forces navales de l'empire. M. Churchill disait:

Nous recevrons bientôt des représentants du nouveau ministère canadien qui viennent consulter le gouvernement et l'amirauté au sujet de la ligne de conduite et du programme à adopter à l'avenir. Si la principale caractéristique de la marine depuis dix ans a été la concentration des flottes anglaises pour les combats décisifs, il n'est pas sans vraisemblance que sa principale caractéristique pendant les dix prochaines années soit l'établissement de forces navales effectives dans les grandes possessions d'outre-mer. Nous serons alors en état de faire un partage réel de la tâche entre la mère patrie et les états qui lui doivent le jour, c'est-à-dire que nous maintiendrons notre suprématie maritime à l'encontre de tous venants aux points critiques et qu'elles protégeront et défendront le reste de l'empire.

Il est donc oiseux de la part des députés de la droite de dire que le programme de l'honorable chef de l'opposition au sujet de la marine canadienne est un programme séparatiste. Je conçois facilement que les membres de la droite ne tiennent pas en la plus haute estime certaines doctrines appliquées par le gouvernement actuel de la Grande-Bretagne. Je conçois facilement qu'ils se sentiraient plus à l'aise et mieux disposés envers le gouvernement anglais, s'il se composait d'unionistes plutôt que de libéraux. Néanmoins, le parti libéral est au pouvoir en Angleterre. Et même ses adversaires les plus acharnés ne diront pas que le ministère du très honorable M. Asquith manque de patriotisme, en ce qui concerne l'accomplissement de son devoir envers l'empire. Si l'on examine la tendance de l'opinion publique, interprétée par les journaux des deux partis, une chose ressort clairement: que la population anglaise est convaincue que le ministère actuel est en mesure de gérer les affaires publiques d'une manière compatible avec l'accomplissement de son devoir de protéger le pays contre tous les ennemis, et sur terre et sur mer. Par conséquent, lorsque l'honorable Winston Churchill déclare qu'à son avis le véritable plan est que les forces de la Grande-Bretagne protègent le cœur de l'empire et que les flottes des colonies défendent leurs propres rives et leurs eaux territoriales, il énonce un programme qui a l'appui d'une majorité écrasante des électeurs de la Grande-Bretagne.

Voici des propos tenus par l'ambassadeur allemand au mois d'octobre dernier lorsqu'il exprimait son opinion concernant l'attitude de l'empire allemand envers la Grande-Bretagne:

Nous ne nourrissons pas le moindre désir ni la moindre intention de disputer l'empire des mers à la Grande-Bretagne, a dit le prince Lichwonsky. D'après la prétention des Anglais, une flotte souveraine est pour eux une question de vie ou de mort. Ils sont actuellement les maîtres et aucune personne sensée en Allemagne ne songe à leur enlever cette prépondérance, mais il ne faut pas oublier qu'une flotte puissante est aussi une question d'intérêt vital pour nous. L'Angleterre ne doit pas interpréter comme un acte d'hostilité le fait que nous mettons de temps à autre un dreadnought en chantier. Les relations anglo-allemandes sont hérissées de difficultés, mais elles offrent aussi des chances suffisantes d'entente.

Depuis, le ministre de la marine en Allemagne, ainsi que le ministre des Finances, a proféré des paroles très significatives devant le parlement allemand, disant qu'il est arrivé à la conclusion qu'il est temps de mettre fin à la construction des dreadnoughts et à l'accroissement des armements, entreprises que l'Allemagne poursuit depuis dix à quinze ans. En toute probabilité, les déclarations de ces deux ministres responsables passeront dans le domaine de la réalité, grâce à une nouvelle entente entre les gouvernements de ces pays, l'Allemagne et la Grande-Bretagne, deux ententes qui mettra fin à l'avenir à toute rivalité au sujet de la suprématie maritime.

J'ai sous la main la déclaration d'une personne qui occupe un haut rang dans les conseils du parti conservateur, et je me propose de la lire afin de démontrer que le grand parti conservateur n'est pas d'accord concernant ce qui doit être fait relativement à la défense navale dans l'intérêt de l'empire. Il s'agit d'une lettre de M. C. H. Cahan, C.R., de Montréal. M. Cahan a été pendant des années un citoyen éminent de la Nouvelle-Ecosse. Il a vu le jour dans cette province où ses amis politiques lui ont conféré de grands honneurs. Quatre années durant, il a été le chef de l'opposition conservatrice à la chambre d'assemblée de la Nouvelle-Ecosse, et personne ne l'accusera de vouloir favoriser le parti libéral de ce pays en prenant une attitude hostile au programme reconnu du parti qu'il appuie d'ordinaire. Ecrivant à la "Gazette" de Montréal, M. Cahan dit:

Une étude attentive du compte rendu des délibérations récentes du parlement britannique, prouve à l'évidence que les membres du cabinet actuel, ainsi que les experts de l'amirauté qui les renseignent, sont manifestement d'opinion que la marine britannique est encore la maîtresse des mers, et qu'elle est en état de faire face à toutes les exigences politiques ou autres, qu'il soit possible de prévoir. Si la majorité du peuple de la Grande-Bretagne entretenait une opinion différente, le ministère Asquith n'aurait pu se maintenir durant la dernière session. Et cependant, l'opposition n'a fait aucun effort réel pour attaquer la politique du gouvernement relative au développement des forces navales.

Le "péril allemand", créé à peu près de toutes pièces et avec une habileté extraordinaire au Canada, ne se justifie d'aucune déclaration officielle des conseillers responsables de la couronne en Angleterre.

Le 10 juillet, le ministre des affaires étrangères, sir Edward Grey, exposait longuement à la chambre des communes l'état des relations extérieures de la Grande-Bretagne. Il disait:

"Nos rapports avec le gouvernement allemand sont, à l'heure actuelle, excellents. Nous traitons avec la plus parfaite franchise toutes les questions d'intérêt mutuel; et je crois que lorsque nous devrons aborder des questions telles, par exemple, que celles qui touchent à nos intérêts respectifs dans l'Afrique méridionale, ou celles qui pourront se rattacher au chemin de fer de Bagdad, les deux gouvernements sont persuadés que leurs intérêts mutuels sont parfaitement réconciliables."

Le 25 juillet, le premier ministre, M. Asquith, parlant à la chambre de la défense impériale; il déclarait ceci:

"Je suis heureux de dire que nos relations avec le grand empire germanique sont, à l'heure actuelle, des rapports d'amitié et de bonne volonté,—et je suis certain qu'elles resteront très probablement ce qu'elles sont. Mon noble ami, le haut-chancelier actuel, lord Haldane, a fait une visite à Berlin au commencement de l'année. Il a noué des conversations et un échange de vues qui se sont prolongés depuis dans un esprit de franchise et d'amitié parfaites, autant d'un côté que de l'autre; et je suis heureux d'ajouter que, sur ce terrain, nous avons maintenant l'avantage de la coopération d'un diplomate très distingué, dans la personne de l'ambassadeur allemand."

Le leader de l'opposition, M. Bonar Law, dans la réplique à M. Asquith, ajoutait:

"Je suis absolument convaincu que si le pays croyait réellement qu'il y eût danger, il ne se déroberait à aucun sacrifice possible que le gouvernement pourrait lui demander. Mais, en dépit de tout ce qui a été dit, le pays, la chambre, un seul d'entre nous croit-il réellement qu'il y a danger et danger vital? J'avoue que j'éprouve moi-même la plus grande difficulté à y croire. Je l'avoue."

M. Bonar Law, il est vrai, s'est appliqué ensuite à démontrer que "le pays n'a jamais été dans une situation plus périlleuse"; mais, comme en réalité l'Angleterre n'a jamais été en péril, cette expression pouvait avoir une signification bien moins importante qu'elle semble tout d'abord comporter. Qu'il me suffise, pour l'instant, de faire observer qu'aucun membre du cabinet ne semble avoir accordé la moindre importance au péril indiqué par M. Bonar Law; et il a lui-même, en somme, admis que la nation n'accordait aucune foi au danger qu'il présumait.

La meilleure preuve, peut-être, de l'état de confiance du peuple anglais, c'est que dans les luttes électorales récentes, en Grande-Bretagne, les candidats des divers partis ont à peine fait allusion au "péril allemand" et à la question navale.

Si les électeurs britanniques ne croient pas à l'existence d'un péril sérieux ou imminent, c'est sans doute qu'ils ont foi dans la véracité des déclarations des membres responsables de leur gouvernement, qui sont ou doivent être absolument renseignés sur la réalité des faits.

Le 2 juillet, presque au moment de l'arrivée des ministres canadiens à Londres, il y a eu, à la chambre des lords, un débat sur les opérations navales dans la Méditerranée.

M. KYTE.

Lord Crewe, parlant officiellement au nom du ministère, déclara ce qui suit:

"Envisageant notre situation actuelle dans n'importe quelle partie du monde, nous n'hésitons pas à déclarer que nous considérons la sécurité du pays comme parfaite."

Puis, développant les motifs sur lesquels il appuyait cette déclaration catégorique, lord Crewe ajoutait:

"Rapportons-nous au 31 mars de l'année courante: nous constatons que nous avons seize cuirassés et croiseurs-cuirassés du type Dreadnought, contre quinze que possèdent toutes les autres puissances dans les eaux européennes. L'an prochain, nous aurons vingt-quatre vaisseaux de cette catégorie contre vingt et un entre les mains de toutes les autres puissances navales de l'Europe réunies. Ceci constitue une marge substantielle au delà du two power-standard."

Sachant qu'il possède deux dreadnoughts contre un possédé par chacune des puissances européennes, l'Anglais ne jette qu'un regard amusé sur ce qu'il croit être les affirmations exagérées de quelques politiciens, dénués de renseignements, qui occupent les banquettes de l'opposition.

Les déclarations officielles et positives que je viens de citer établissent catégoriquement les faits suivants:

1. Les relations politiques entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne sont excellentes.

2. Même si ces relations n'étaient pas celles de l'amitié et du bon vouloir, la Grande-Bretagne possède, dans la mer du Nord, "une puissance énormément supérieure"; et, de plus, suivant la parole du premier ministre Asquith, "ses forces navales sont absolument supérieures, à toute combinaison qu'on puisse raisonnablement anticiper".

3. La supériorité croissante de la puissance maritime de l'Angleterre est aujourd'hui assurée jusqu'en 1916.

4. Dans son budget naval de l'an prochain, le gouvernement britannique pourvoira l'amirauté de tous les fonds qu'elle croit nécessaires au maintien intégral des intérêts britanniques.

5. "Un programme à grand étalage" est non seulement inutile, mais tendrait "à faire surgir le mal même qu'on veut éviter".

6. Une construction plus rapide de vaisseaux entraînerait nécessairement un gaspillage de deniers, et les autorités britanniques ne peuvent "concevoir de conjecture possible pour laquelle nous n'avons pas réservé une marge de temps suffisant à nos besoins".

7. De fait, le gouvernement britannique est "maître de la situation"; et "il n'y a aucune cause quelconque de panique ou d'alarme".

Telles sont les déclarations des fonctionnaires suprêmes du gouvernement et de l'amirauté de la Grande-Bretagne. Saurait-on s'étonner que le peuple anglais refuse de s'alarmer à la suggestion de politiciens dépourvus de l'autorité responsable et incapables d'appuyer leurs doléances d'arguments sérieux, dans l'une ou l'autre des chambres du parlement? Le peuple de la Grande-Bretagne croit en toute confiance que son gouvernement a fait, qu'il fait actuellement et qu'il fera à l'avenir, tout ce qui est nécessaire pour maintenir la suprématie navale de la Grande-Bretagne.

Ce gouvernement est exclusivement responsable aux électeurs du Royaume-Uni. Il n'y a pas plus de cinq ans, le premier ministre d'alors, sir Henry Campbell Bannerman, déclarait à la conférence impériale de 1907, que: "Le coût de la défense navale et la responsabilité de la direction des affaires étrangères sont inséparables".

Aussi longtemps que les électeurs britanniques sont satisfaits de la direction que leur gouvernement donne aux affaires étrangères et des mesures qu'il a prises pour la défense navale, pourquoi les Canadiens entreprendraient-ils, par des dons gratuits de deniers publics, d'exprimer leur méfiance à l'endroit du gouvernement britannique, qui n'occupe vis-à-vis d'eux aucune situation responsable? Pourquoi s'efforceraient-ils de combler une prétendue lacune dans le programme de construction navale de la Grande-Bretagne, lorsque le gouvernement du royaume et les experts de l'amirauté déclarent, avec tant d'assurance, qu'il n'existe aucune lacune de ce genre?

Je ne désire nullement combattre l'idée que le Canada contribue amplement à la défense navale de l'empire,—pourvu qu'il le fasse dans des conditions qui comportent (pour tous les sujets britanniques) l'égalité des droits politiques et pour le Canada une participation adéquate à la direction et au gouvernement de l'empire et de ses relations internationales. Mais c'est là un problème qui demande un travail de patience et d'intelligence, surtout si l'on tient compte des difficultés résultant du désir non équivoque que le gouvernement britannique manifeste de conserver, aussi rigidement que jamais, sa suprématie exclusive.

Le 22 juillet dernier, M. Churchill a déclaré, à la chambre des communes, que "M. Borden et ses collègues sont maintenant saisis de tous les faits; nous avons discuté avec eux, en toute liberté et en toute confiance, l'action qui doit en résulter, et les mesures propres à surmonter les obstacles qui entravent cette action".

On ne saurait concevoir qu'aucun des faits révélés aux ministres canadiens puisse différer des déclarations officielles que je viens de citer. S'il en est ainsi, il n'y a pas lieu de se livrer à une hâte immodérée; mais au contraire, il y a maintes raisons pour que toute contribution de la part du Canada, bien proportionnée à nos ressources et subordonnée à notre dignité nationale, soit basée sur un principe qui s'impose à l'approbation du peuple canadien. Il importe aussi que cette contribution soit régulière et constante, et qu'elle assure le maintien de la suprématie navale de l'empire dont nous faisons partie.

C. H. CAHAN.

Montréal, 3 octobre 1912.

C'est ainsi que parle un conservateur éminent sur la question d'urgence et sur la politique proposée par le très honorable premier ministre, telle qu'il l'expose dans le bill présentement soumis à cette Chambre. Les honorables députés remarqueront que M. Cahan s'occupe beaucoup de la manière dont cette politique sera accueillie par le peuple du Canada, car il dit qu'elle doit être telle qu'elle puisse obtenir l'appui de l'opinion publique dans notre pays.

C'est là surtout ce qui inquiète M. Cahan; il croit fermement que cette politique ne sera pas approuvée par le peuple canadien, et que le Gouvernement qu'il appuie dans sa politique générale gardera bien moins longtemps le pouvoir que lui et ses autres amis dans le parti conservateur le désireraient.

L'amendement proposé par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) met en doute la constitutionnalité du bill, présentement soumis à la Chambre. Les honorables membres de la droite qui ont parlé sur cet amendement semblent ne favoriser guère l'idée d'en appeler au peuple afin de connaître son opinion sur la politique du Gouvernement actuel. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), ancien ministre des Travaux publics dans le Gouvernement actuel, s'est cru obligé d'offrir sa démission au très honorable premier ministre, il y a quelques mois, et j'ai devant moi une copie de la lettre qu'il a écrite au premier ministre le 18 octobre 1912, lorsqu'il lui remettait son portefeuille. Cette lettre est ainsi conçue:

Mon cher Premier: Je regrette de ne pouvoir concourir dans la décision à laquelle est arrivé le cabinet hier, d'offrir, au nom du Canada, au gouvernement anglais, une contribution d'urgence de trente-cinq millions de dollars pour des fins navales, sujette à la sanction du parlement qui est sur le point de s'assembler, mais sans donner au peuple canadien l'occasion de faire connaître ce qu'il pense de cette importante démarche avant qu'on s'y engage.

Mon concours à cette décision du cabinet serait contraire aux engagements que j'ai pris, et ce que l'on propose de faire est suffisamment grave pour justifier mon désacord; l'action proposée dépasse les droits que nous donne la constitution de 1867. C'est pourquoi, je crois qu'il est de mon devoir de vous remettre mon portefeuille.

Permettez-moi d'ajouter que j'en suis venu à cette décision avec regret, vu les relations agréables qui ont toujours existé entre nous.

A vous de tout cœur,

F. D. MONK.

Cette lettre, monsieur l'Orateur, nous montre l'attitude de l'ancien ministre des Travaux publics à l'égard du Gouvernement, au sujet de cette importante question. Jusqu'à présent je me suis efforcé d'apporter devant cette Chambre, non pas le témoignage d'ennemis du Gouvernement actuel, mais, afin de montrer que les membres du parti conservateur ne sont pas unis sur la question, j'ai montré ce que disait M. Cahan et j'ai produit la lettre de l'ancien ministre des Travaux publics. J'ai aussi devant moi un article écrit dans le "Devoir" il y a quelques semaines, par M. Bourassa lui-même. Je veux le lire à cette Chambre; le voici:

Or, j'ai ouï dire,—et mes sources de renseignements sont presque aussi sûres que celles

où s'abreuve le "Patriote"—que M. Borden eut quelque peine à obtenir son "urgence". Le document que M. Churchill lui remit à Londres prouvait si peu d'urgence, que M. Borden en réclama un autre. Celui qu'il obtint en second lieu était si peu terrifiant, surtout lu à distance, que dès son retour au Canada, il télégraphia pour en demander un troisième. On se rappelle la déclaration mystérieuse du premier ministre au banquet du 21 septembre: c'est cet accouchement laborieux dont il cherchait à cacher les angoisses. Le troisième document arriva enfin. M. Borden le garda dans sa poche jusqu'à la réunion du conseil qui fixa l'orientation de la politique ministérielle. Mais ce troisième plaidoyer d'urgence, obtenu après tant d'efforts, n'était pas encore tellement convaincant qu'il pût empêcher M. Monk de déclarer, après avoir démissionné, que même si l'urgence était "plus impérieuse" qu'on le prétendait, le gouvernement pouvait prendre tout le temps nécessaire pour consulter le peuple, ainsi que MM. Nantel, Pelletier, Coderre s'y sont engagés sur l'honneur, autant que M. Monk lui-même.

Du reste tous les ministres eux-mêmes croient si peu à l'urgence—à l'exception toujours de M. Nantel, qui rêve aux Allemands toutes les nuits; mais je pense que c'est la cuisine d'Ottawa qui va mal à son honnête estomac—que M. Foster, écœuré de cette attitude de peureux, a jeté le froc aux orties et proclamé hardiment que le plaidoyer d'urgence est faux, et que le ministère a adopté cette politique afin de répondre aux aspirations et aux exigences de l'élément jingo du cabinet.

L'article ne dévoile rien que la Chambre ne connaissait pas il y a quelques semaines déjà. Dès le commencement du débat sur cette résolution il a été prouvé, sans l'ombre d'un doute, d'après la note même de l'amirauté, que l'on avait dû faire exercer une certaine pression sur l'amirauté anglaise pour obtenir d'elle une déclaration aussi boiteuse et aussi faible que celle que le premier ministre a mise devant la Chambre, mais l'article du "Devoir" nous révèle quelque chose d'intéressant. Tout le monde se rappelle quelle alliance intime a existé entre M. Monk, M. Bourassa et le très honorable premier ministre jusqu'à ces derniers mois, et lorsque M. Bourassa nous raconte les efforts que le premier ministre a faits pour obtenir un document qui n'offre que l'ombre d'une urgence, nous devons en conclure que M. Bourassa sait parfaitement ce dont il parle.

J'en viens maintenant à la question de savoir si le projet du gouvernement est suffisamment grave pour qu'on le soumette au peuple avant de le mettre à exécution. Je tiens à la main une déclaration faite par le ministre de la Justice (M. Doherty) au cours du débat sur la loi du Service Naval de 1910. On se rappellera que le ministre actuel de la Justice discuta longuement le point de vue constitutionnel de la loi du Service Naval. Il prétendait que cette loi constituait un changement fondamental dans nos relations avec la mère patrie et le reste de l'empire, et que la situation qu'elle créait était si grave et si nouvelle que constitutionnellement il fallait en appeler au peuple. Il disait:

Si une loi comportant de telles conséquences à un point de vue constitutionnel, comme à tous les autres points de vue, était proposée dans tout autre pays du monde, personne ne songerait jamais à l'adopter avant de la soumettre au peuple. Mais ici, on nous demande de la considérer comme une chose bien ordinaire.

Et afin de démontrer que la proposition du gouvernement équivalait au point de vue constitutionnel à une contribution en espèces, l'honorable ministre disait:

Je demande à tout homme raisonnable qui comprend la langue anglaise comment il peut dire que si le Canada consent à donner librement à la mère patrie une somme quelconque nous paierons tribut. Si quelqu'un peut répondre affirmativement à cette question, alors je lui demanderai comment il peut en arriver à la conclusion que, si le Canada fournit des navires, des marins et de l'argent à la mère patrie, il ne paie pas tribut.

Le ministre de la Justice continua à argumenter qu'une contribution en espèces avait absolument le même caractère au point de vue du changement qu'elle apportait dans les conditions du pays, qu'une contribution en navires pour la défense navale de l'empire.

Le premier ministre, alors chef de l'opposition, proposa ensuite une résolution à l'effet que le Parlement ne devait pas prendre de décision sur la question avant de la soumettre au peuple. Le ministre de la Justice et le premier ministre ont dit bien clairement que toute contribution à la défense navale de l'empire, ce que fût une contribution en espèces, telle que celle proposé dans le bill actuel, ou que ce fût une contribution en navires canadiens, telle que proposée par l'ancien Gouvernement, constituait un changement si vital et si fondamental dans nos relations avec la mère patrie et le reste de l'empire, que le Gouvernement alors au pouvoir n'était pas justiciable de mettre cette politique à exécution avant d'en appeler au peuple.

Le ministre actuel de l'Agriculture (M. Burrell) parla aussi au cours de ce débat en la manière suivante:

Mais, monsieur l'Orateur, il y a encore plus. Il peut arriver que bien qu'un gouvernement ne soit pas défait dans la chambre, sa force n'en soit pas moins affaiblie; l'opinion publique peut avoir changée de telle façon, surtout lorsqu'une question de grande importance nationale a surgi, qu'il soit à propos de s'assurer du sentiment réel du pays, et de permettre au peuple de l'exprimer, soit en renouvelant sa confiance au gouvernement ou en la lui refusant. C'est cette pratique constitutionnelle qui fait que le gouvernement est essentielle-

ment un gouvernement démocratique, et le gouvernement qui ignore ce principe est un gouvernement autocratique et non pas démocratique.

Ainsi donc, monsieur l'Orateur, de même qu'en 1784, le principe a été clairement posé qu'un gouvernement doit en appeler au peuple lorsqu'il est défait dans la Chambre des communes. En 1806 on a établi le principe que sur les questions de grande importance nationale un gouvernement avait droit d'en appeler au pays, quand même sa politique n'aurait pas été désapprouvée par la Chambre. Je soumets tout particulièrement ces considérations au très honorable chef du Gouvernement, car il s'enorgueuillit d'aimer la démocratie et d'observer avec soin la pratique suivie en Angleterre, le berceau des parlements.

Or, monsieur l'Orateur, de même qu'en 1806, nous voyons en 1910 des personnes qui croient qu'une dissolution du parlement par le gouvernement est un abus des prérogatives de la couronne.

M. Joseph Martin, naguère l'allié, et en ces derniers temps l'amer critique du très honorable gentleman, condamne l'idée d'une dissolution comme absolument injustifiée. Lord Lansdowne observe que le gouvernement subi aucun échec au parlement, et qu'une telle mesure priverait arbitrairement les chambres de l'occasion de débattre une question dont le Gouvernement s'était engagé à permettre la libre discussion lors du dépôt du bill dont les résolutions relatives au veto n'étaient que le préliminaire. Je ne m'inquiète pas de savoir si la dissolution était justifiée ou non, et je ne suis pas assez vain pour me figurer que la Chambre se soucie de connaître mon opinion personnelle à cet égard; mais j'insiste sur ceci: voice un gouvernement libéral en Angleterre qui en appelle au peuple après moins d'un an d'exercice du pouvoir, sans avoir essuyé de revers au parlement. Pourquoi? Incontestablement pour consulter le pays, sur une grande question à l'égard de laquelle (bien qu'elle eût été l'objet d'un débat), la députation n'avait pas reçu du peuple un mandat exprès.

Monsieur l'Orateur, je me suis efforcé d'exposer impartialement les faits relatifs à la pratique parlementaire, et je demande maintenant au premier ministre, de nous dire à la lumière de ces faits quelle situation il en résulte pour lui et son ministère? Il ne niera point qu'une initiative aussi formidable que celle de l'établissement d'une marine coûteuse dans notre pays ne fournit pas la matière d'un appel au peuple.

Ainsi nous avons l'opinion de deux des principaux membres du cabinet actuel, qu'une question aussi vitale et aussi grosse de conséquences que celle dont la Chambre est saisie ne devrait pas être réglée par les gouvernants sans consultation préalable du peuple canadien. Quelle sera la réponse, ce n'est pas à moi de le dire. Ma seule préoccupation en ce moment est de faire voir que, suivant la prétention émise par d'anciens députés, depuis appelés à faire partie du ministère, prétention émise naguère dans des circonstances semblables à celles-ci et à l'égard de la même question, il y aurait lieu de consulter les électeurs et les raisons qu'on a fait valoir alors sont également applicables dans le cas actuel.

Le très honorable premier ministre peut être satisfait de la majorité qu'il commande en cette encemte. C'est une satisfaction pour lui de penser que cette majorité vas assurer l'adoption de son projet de loi, et cela, pense-t-il, le justifie de dire que le pays approuve son attitude au sujet de la question actuellement sur le tapis. Je lui rappellerai la réponse du roi au duc de Newcastle il y a déjà bien des années. Le premier ministre d'Angleterre priait le souverain de sanctionner une certaine mesure et lui représentait que le Parlement y était favorable. "Je tiens de vous, répondit le roi, qu'il est bon de se renseigner sur le sentiment de la nation ailleurs que dans les Chambres du Parlement." De même je dirai au très honorable premier ministre: Vous avez peut-être l'appui du Parlement, une majorité de la députation pourra se charger d'assurer l'achèvement règlementaire de ce projet de loi; mais l'opinion du pays ce n'est peut-être pas dans cette enceinte que vous en aurez l'expression, c'est auprès des masses qui lisent et ont des vues particulières sur cette importante question.

Le projet d'amendement soumis par l'honorable député d'Assiniboïa aura l'appui des membres de la gauche; je ne puis espérer qu'il aura celui des membres de la droite; mais je suis persuadé que si cette question était soumise au peuple canadien, le parti ministériel, à la suite de cette élection, aurait à l'égard des véritables sentiments du peuple canadien sur ce sujet, des vues un peu plus nettes qu'aujourd'hui.

M. J. A. M. ARMSTRONG (York-nord): J'ai prêté une oreille très attentive aux observations du très honorable représentant de Richmond (M. Kyte) qui vient de reprendre son siège, en vue d'y trouver le thème d'un discours en réfutation. A mon regret je dois dire que je n'y ai relevé que fort peu de choses qui méritent d'arrêter l'attention de la Chambre. Il est vrai (et je regrette de le constater) qu'il a consacré une grande partie de son discours à démontrer à la Chambre que le programme des libéraux n'est pas "séparatiste". De même il a parlé en termes méprisants, ou plutôt à plusieurs reprises il a manifesté son mépris pour le torysme. L'honorable député de Richmond me permettra de lui dire que s'il veut se donner la peine d'étudier l'histoire politique du Canada, il constatera que le torysme, pour lequel il n'a que du mépris, est gravé à toutes les pages de cette histoire, et que le renom du torysme se maintiendra bien des années après que l'honorable re-

présentant de Richmond aura disparu de la scène politique.

Monsieur l'Orateur, je ne pense pas me tromper en disant que la question actuellement sur le tapis a été discutée assez à fond sous ses diverses faces, et je ne pense pas me tromper davantage en disant qu'il est assez difficile pour un membre de la députation, de quelque parti qu'il soit, de présenter du nouveau. Aussi n'est-ce pas mon intention de parler longuement; mais étant donné que je représente une circonscription libérale, un comté qui, pendant près de quarante ans, a constamment été représenté qar un fidèle du parti libéral, il semble que je faillirais à mon devoir, et que je serais indigne de la confiance que m'ont témoignée mes électeurs, si je ne profitais de la circonstance pour faire connaître mes vues à l'égard de cette grande question impériale que le Parlement canadien est maintenant appelé à régler.

Je regrette infiniment que le chef de la gauche n'ait pas jugé à propos d'envisager cette question à un point de vue dégagé de tout esprit de parti. J'avais sincèrement espéré que, dans la circonstance, nous aurions l'occasion de voir le chef de l'opposition tendre la main au chef du Gouvernement pour l'envoi d'un message à travers l'océan, où il serait dit que libéraux et conservateurs au Canada étaient résolus à prendre part au maintien de la suprématie maritime de la Grande-Bretagne. Tout en disant que je regrette la chose, je dois avouer en toute sincérité que je n'en suis pas surpris. Je me suis efforcé, en effet, de suivre les actes politiques du très honorable chef de l'opposition depuis quinze ans, et je dois dire que, toutes les fois que ce pays a été consulté sur une affaire de quelque importance, le chef de l'opposition s'est employé à soulever par tout le pays race contre race et croyance contre croyance. Je lui dirai que, tout en prêchant pendant quinze longues années un évangile de paix, il a toujours été disposé, comme le fait voir son attitude sur cette question, à laisser se perpétuer dans le pays des querelles de race et de religion.

Dans les quelques jours qui ont suivi l'ouverture de ce débat, plusieurs membres de la gauche ne se faisaient pas faute de lancer contre les membres de la droite les plus vilaines accusations. L'honorable député de Wellington-sud a été le premier, je crois, à jeter le gant et à défier le cabinet de se présenter devant le pays. Je ne blâme pas l'honorable député de Wellington-sud, que je regrette de ne pas voir à son siège; non, je ne le blâme pas, car, si j'avais été aussi prêt qu'il l'a été apparemment de décrocher un portefeuille de ministre, et que je me serais vu enlever d'un tour de main le fruit qui allait tomber de ma bouche, j'aurais recherché toutes les occasions de recommencer le jeu. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a, lui aussi, lancé le même défi. Au cas d'un appel au peuple, je me demande si ce vaillant guerrier serait assez bon pour informer la Chambre du lieu où il entendrait porter la lutte. Serait-ce à Brockville, où il est le mieux connu, ou préférerait-il le siège assuré qu'il occupe maintenant? Le pays aurait grand intérêt à savoir ce que ferait en pareil cas ce valeureux capitaine.

Pour autant que j'ai pu comprendre, monsieur l'Orateur, toute la question est de savoir s'il existe ou s'il n'existe pas une crise. Les membres de la gauche seront, je pense, d'accord avec moi pour dire que, s'ils croyaient à une crise, ils seraient tous disposés à nous tendre la main. Sur ce point, nulle divergence d'opinion, je crois. La question est bien de savoir s'il existe ou s'il n'existe pas une crise, et comment la Chambre parviendra à décider cette question.

Qu'avons-nous pour élucider cet objet? Voici, à mon sens à quoi la question se résume. La gauche prétend qu'il n'existe point de crise, pendant que, de ce côté-ci de la Chambre, nous avons le très honorable chef du Gouvernement qui, sous sa responsabilité de chef du cabinet et de chef de la Chambre, vient nous dire qu'après en avoir conféré avec les membres du conseil de l'amirauté, il est en mesure de déclarer qu'il existe une crise ou un besoin. Après cela, est-il juste, est-il raisonnable de demander que nous acceptions la parole du très honorable chef de l'opposition qui, pour des motifs de convenance politique, assure qu'il n'existe aucune crise, et que, par suite, il n'appuiera pas ce projet. Il a été à mon humble avis beaucoup trop parlé du péril allemand.

Je crois que la députation en général devrait envisager une question de cette nature dans des vues plus larges. Il sied mal à un député de dire quoi que ce soit qui puisse être de nature à blesser les susceptibilité de ceux de ses concitoyens qui ne sont pas d'origine anglo-saxonne et ne parlent pas notre langue. Ce pays est dans une position toute particulière. Il vient sur nos bords chaque année, selon la statistique, des milliers et des milliers de gens partis de toutes les contrées que le soleil éclaire. Nous en avons qui sont venus de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, de la Russie et d'ailleurs. Tous font de bons citoyens, nous n'avons rien à gagner à soulever les préjugés de race à l'occasion d'une pareille question. Pour ce qui est de ses armements, l'Allemagne ne fait que ce qu'elle doit faire si elle entend rester fidèle aux traditions de ses habitants. Elle a tout autant le droit d'accroître ses forces navales, si elle le juge à propos, que nous prétendons l'avoir d'accroître les nôtres. Il nous faudrait envisager cette question à un point de vue large, et non pas nous demander si

l'Allemagne ne va pas attaquer l'Angleterre, mais si l'Angleterre est en mesure de maintenir sur les océans sa suprématie et sa supériorité sur toutes les autres puissances du monde.

Si on envisage la question à son véritable point de vue, sous son angle légitime, il n'y a pas lieu de formuler, ici ou ailleurs, d'obstructions de nature à blesser les justes susceptibilités de nos concitoyens d'extraction différente de celle des Anglo-Saxons.

Un mot au sujet d'un aspect de la question qu'on n'a pas encore bien mis en relief. Il est un certain groupe de population au Canada qui est hostile à notre participation financière, sous quelque forme que ce soit. J'ai parfois entendu dire que les dons en argent ou la construction de dreadnoughts ne saurait contribuer au règne de la paix et de l'harmonie parmi les différents peuples du monde. A cet égard, je dois dire qu'à mon avis, l'humaine nature n'a guère changé depuis Adam; que la lutte entre nations se perpétuera jusqu'à la fin des temps; que la loi du plus fort règnera tant que dureront l'humanité et le globe terrestre, et qu'aujourd'hui le plus puissant facteur de la paix parmi les nations du monde, c'est le parfait état de préparation pour la guerre. Le maintien de sa position parmi les nations et la puissance qu'elle a exercée, par le passé, ont permis à l'Angleterre d'exercer une grande influence sur la paix mondiale, et le règne de la paix ne saurait être assuré que si l'on met la Grande-Bretagne en mesure de conserver le commandement des mers.

Les députés de la gauche ont péroré à perte de vue sur l'équipement des vaisseaux de guerre. Non seulement il faudrait, disent-ils, les construire au Canada, mais les armer ici et veiller nous-mêmes à leur entretien. En cas de guerre, je n'ai aucun doute sur l'attitude que prendraient les Canadiens. Ils ont déclaré, par le passé, qu'ils défendraient volontiers l'intégrité et l'honneur de l'empire sur terre et sur mer, et j'en suis convaincu, ils le feront encore. Mais eu égard aux conditions économiques règnant dans ce jeune pays où les salaires sont élevés dans toutes les carrières ou professions, il est presque impossible aux Canadiens, en temps de paix, de recruter des marins pour les dreadnoughts, comme le propose le chef de l'opposition. Ce que j'ai dit au sujet de l'armement de ces navires, je l'ai vérifié en consultant les listes de recrues obtenues par le département du service naval, depuis trois ou quatre ans. Il est évident, sans qu'il me faille insister davantage sur ce point, qu'eu égard aux conditions existantes, il serait impossible aux Canadiens d'armer et d'équiper deux ou trois, ou même un seul dreadnought. J'adjure cette Chambre d'envisager la question à un point de vue large, national et impérial. Les divergences d'opinion n'ont pas de raison d'être. Les députés de la gauche devraient accepter volontiers la parole du premier ministre, dont la sincérité et l'intégrité sont connues du peuple, d'un océan à l'autre.

Quand, s'adressant à cette Chambre, il affirme l'existence d'une crise et qu'il dépose sur le bureau les renseignements obtenus des lords de l'amirauté, ajoutant qu'il possède d'autres renseignements de nature confidentielle qu'il ne saurait divulguer devant le Parlement, alors cette Chambre, comme tout homme d'honneur, a le devoir d'accepter la parole du premier ministre et de donner à la Grande-Bretagne les $35,000,000 nécessaires, disent-ils, pour leur assurer la suprématie navale, j'adjure donc cette Chambre d'envisager la question sous son véritable angle. Pareille question doit être écartée de l'arène politique. Il n'en est jamais résulté de bien, et il n'en saurait découler. J'adjure mes collègues de prendre une attitude telle que, lorsque la question sera décidée et que le Canada aura fait sa part, en déclarant au monde qu'il est prêt à participer à la défense de l'empire, cette Chambre n'aura pas de raison d'avoir honte de l'attitude qu'elle aura prise.

Inutile d'ajouter qu'à mon avis le loyalisme règne ici au sein des deux partis. Je n'entends nullement révoquer en doute le loyalisme et la fidélité de qui que ce soit ici. La chose ne saurait faire de doute, les députés de la gauche, en ce qui concerne la Grande-Bretagne, nourrissent les mêmes espérances, ont les mêmes aspirations et les mêmes désirs que nous-mêmes, et j'ajouterai que, s'il faut en juger par certaines observations lancées de l'autre côté de cette Chambre à l'adresse de nos collègues, d'extraction franco-canadienne, les députés de la gauche ont fait preuve d'une bien imparfaite conception de ce que je pourrais appeler le désir de servir les intérêts de la paix et de l'harmonie au sein du pays. Ils n'ont pas épargné les railleries ni à nos collègues canadiens-français ni aux ministres d'extraction franco-canadienne. Sans doute, le Canadien-français poursuit peut-être des idéals différents des nôtres, et tout naturellement son amour se porte vers le pays ancestral; mais j'en suis convaincu, si jamais l'empire appelait le Canada à son aide, ceux qu'on a si souvent flétris ici ne seraient pas les derniers à voler volontairement à la défense de l'empire et du drapeau.

On a dit que cette contribution constitue le système permanent du parti conservateur. Si je pensais, un seul instant, que le parti conservateur eût pour système d'établir une série de contributions, je serais un des premiers à voter contre pareille proposition. Si je croyais un seul instant que c'est là le précurseur d'autres

contributions, j'éleverais la voix contre ce projet et je voterais son rejet. Mais je mets les députés de gauche au défi de me citer un seul mot, une seule ligne, une seule parole d'un des ministres tendant à indiquer que c'est l'avant-coureur d'autres contributions.

Dans tout le Canada, on admet et l'on croit généralement que la déclaration faite par mon très honorable ami le leader du Gouvernement est absolument exacte, qu'il est nécessaire, en vue de maintenir la suprématie de l'Angleterre sur les mers que le Canada fasse en ce moment quelque chose pour alléger le fardeau qui pèse sur les épaules du contribuable anglais. Je demande à la Chambre de considérer qu'en réglant cette question, nous ne légiférons pas seulement pour aujourd'hui, ni pour demain, mais bien dans l'intérêt des générations futures. Je demande à mes collègues de ne pas considérer cette question au point de vue libéral ou conservateur mais en se plaçant au point de vue du citoyen anglais qui consent et qui tient à faire tout son devoir pour contribuer à édifier l'empire britannique et à maintenir sa suprématie sur mer. A en juger par les paroles de l'honorable député de Richmond (M. Kyte) l'intention de l'opposition serait de consacrer une grande partie du temps de la Chambre à parler de questions qui n'ont aucun rpport avec le problème qui nous occupe. D'abord il nous a donné une dissertation sur le Irish Home Rule. Il a aussi traité d'autres sujets qui ont un rapport très lointain avec la discussion sur la marine.

Je pense que c'est le droit de l'opposition de faire de l'obstruction aux procédures de la Chambre autant que cela lui semble convenable. Mais je dirai à nos honorables adversaires qu'il y a dans le pays une opinion publique contre laquelle ils ne pourront pas lutter. Après que le premier ministre a informé la Chambre et le pays qu'il y avait un besoin urgent et qu'il était nécessaire de faire immédiatement quelque chose, si l'opposition croit devoir user de tactique obstrusive, elle recevra la récompense qu'elle mérite quand le peuple sera consulté aux prochaines élections générales.

L'honorable député de Richmond a aussi parlé de tenir des promesses faites avant les élections. J'estime qu'il convient peu à nos adversaires de parler de promesses faites par le chef du Gouvernement qui n'ont pas été remplies. Je crois que nos adversaires verront qu'il remplira encore la promesse qu'il a faite avant les dernières élections, lorsque le peuple sera consulté de nouveau alors qu'il approuvera sa politique.

Je ne retiendrai pas davantage l'attention de la Chambre. J'ai déclaré que j'accepterais la parole du très honorable chef du Gouvernement et j'admets qu'il y a urgence. J'accepte la parole de mon chef qui a conféré dernièrement avec ceux qui savent tout ce qui concerne les affaires navales, de préférence à la parole qui n'a rien autre à contenter maintenant que les exigences de la politique. Je suis prêt à soutenir la proposition que le premier ministre a soumise à la Chambre, je suis prêt à l'appuyer et je sais que la majorité de la Chambre le fera également. Même si nos honorables adversaires veulent combattre jusqu'au bout, nous enverrons du moins de l'autre côté de l'océan un message d'une partie de la population du Canada disant que nous comprenons ce que nous devons à notre mère patrie, les libertés et les privilèges dont nous avons joui sous le drapeau britannique et que pour transmettre à nos enfants ces droits et ces privilèges, nous ferons maintenant ce que nous demande le chef du Gouvernement pour maintenir la suprématie de l'empire sur les mers.

M. J. J. HUGHES (King, I.-P.-E.) : Chacun admet, monsieur l'Orateur, qu'il n'y a pas eu encore devant le peuple canadien et le parlement, depuis la confédération, une question qui comporte des conséquences aussi graves que celle que nous discutons dans cette enceinte. Il est donc du devoir de tous d'étudier cette importante question afin d'arriver à prendre la décision la meilleure.

C'est surtout le devoir des députés de la Chambre qui sont mieux placés pour se renseigner et qui doivent guider l'opinion publique. J'ai donc été quelque peu surpris pendant qu'on discutait ici la résolution, de voir un si grand nombre de partisans du Gouvernement refuser de continuer la discussion. Je ne sais s'ils ont reconnu combien il était difficile d'expliquer le changement du parti conservateur à ce propos, dans l'espace d'une année.

Pour que ceux qui me feront l'honneur de lire mes observations puissent me comprendre parfaitement, il est nécessaire que je remonte jusqu'au moment ou ce sujet a été soumis pour la première fois à l'examen de la Chambre et que je revienne sur les points saillants qui ont marqué le débat jusqu'au moment actuel.

Durant la session de 1909, l'honorable M. Foster, actuellement ministre du Commerce et de l'Industrie a fait inscrire la résolution suivante au Feuilleton:

La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenser pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

Pour appuyer cette résolution, l'honorable député a fait de l'avis de ceux qui l'ont entendu, le discours le plus énergique, le plus convainquant qu'il ait jamais pro-

noncé ici ou hors de cette enceinte. J'ai lu ce discours avec soin et je dois dire qu'il mérite bien les éloges qu'on en a faits. Il m'a convaincu que l'honorable député avait bien étudié son sujet et qu'il le comprenait bien et qu'il exprimait alors à la Chambre l'opinion franche qu'il avait alors comme Canadien et comme Anglais. Afin de ne pas commettre d'injustice envers l'honorable député je devrai faire un long extrait de son discours car il a mieux parlé que je ne le pourrais le faire sur ce sujet. Il a discuté la question à tous les points de vue, comme contribution à accorder ou comme marine canadienne à construire et il a donné son opinion en conséquence.

Voici ce qu'il a dit:

La première et la plus grande objection que j'ai à une contribution fixe, est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même.

Voilà à mon avis à quoi se résume l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme. Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période de temps, le pays aura bénéficié de la protection de la flotte; mais, au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable; vous n'aurez ni préparé le sol ni jeté en terre de semence se manifestant par le développement de nos moyens de défense. Et cependant, un jour ou l'autre, destinés que nous sommes à devenir une nation avec une population sans cesse croissante, il nous faut nécessairement les forces navales pour la défense de nos côtes et de l'intérieur.

L'intérêt manifesté par ce mode de participation financière à une dépense exécutée par un autre, tel n'est pas l'idéal que je désire pour le Canada. Je veux qu'on implante sur le sol même de notre jeune pays quelque chose qui pousse de profondes racines dans ce sol, croisse et se développe et puisse inculquer à nos populations un esprit qui les anime à la défense du pays ou les pertes à participer à la défense nationale en leur inspirant la plus vif intérêt dans les gloires, les devoirs se rattachant à l'accomplissement de cette œuvre; car, après tout, voilà bien le suprême dédommagement accordé à une nation, en retour des grands sacrifices qu'elle s'impose, tant pour son armée de terre que pour ses forces navales, en vue de la défense et de la protection des droits du pays.

En outre, on divorce ici des choses unies par des liens indissolubles, depuis l'aurore même des sociétés humaines—le commerce et la protection du commerce. Après tout, l'idée fondamentale d'une force navale est la protection du commerce national; le commerce, côte à côte avec son protecteur, la force navale protectrice du commerce, se tenant côte à côte avec ce dernier, tous deux se prêtent un mutuel appui et se développent ainsi plus sûrement.

Voilà ma pensée: lorsque nous accordons notre concours financier, en versant une somme dont le contrôle nous échappe, alors nous ne sommes plus comptables de ces derniers, et ce qui nous manque, c'est ce vif intérêt porté à la création, au développement d'une force navale, pour la défense future de notre propre pays. Nous sommes privés nous-mêmes des principaux avantages résultant de cette dépense, et à l'avenir, nous ne rendrons pas de plus importants services, au point de vue de la défense, à l'empire dont nous formons partie.

Cette méthode, en outre, ne tient compte ni des aspirations ni des besoins pressants, ni des perspectives d'avenir de cette grande nation que doit un jour devenir le Canada. Il faut nécessairement préparer l'avenir, mais les débuts doivent être modestes; un jour ou l'autre, je le répète, notre pays aura sa force navale pour la défense nationale, sinon pour quelque autre but. Voici à mes yeux la question qu'il s'agit de solutionner ici; n'est-ce pas faire acte de prudence que de déposer immédiatement cette semence dans le sol, puis d'en favoriser le développement dans la mesure de nos forces et de nos ressources suivant les circonstances, jusqu'à ce que nous soyons arrivés à ce degré de développement que nous avons atteint en d'autres sens importants, dans notre marche vers le progrès?

Peut-il y avoir rien de plus fort? La cause aurait-elle pu être meilleure ou plus complète? Pourtant, aujourd'hui, nous constatons un changement complet d'attitude de la part de ces honorables députés. Et pourquoi? J'ai écouté avec attention les discours prononcés par nos honorables amis de la droite et je n'ai pu y trouver une raison suffisante pour expliquer le changement qui s'est produit.

Mais ce n'est pas tout. Le très honorable sir Wilfrid Laurier qui était alors chef du Gouvernement parla ensuite et déclara que le Gouvernement était prêt à étudier cette question conformément aux grandes lignes établies à la conférence impériale de 1902 et à établir une marine canadienne pour la protection de nos côtes et de notre commerce et pour coopérer en cas de besoin avec la marine britannique pour la défense de l'empire.

L'honorable premier ministre, qui était alors chef de l'opposition, disait:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole; mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous les égards. En Grande-Bretagne, on a peut-être trouvé que l'action commune était peu satisfaisante. Celle-ci en dernière analyse, n'a pas été du goût de la population australienne parce que la Grande-Bretagne a cru devoir demander à l'Australie

d'étendre le champ des opérations de l'escadre, jusqu'à la mer de Chine et l'océan Indien. En agrandissant le champ des opérations, les Australiens comprenaient que la somme qu'ils versaient depuis quelques années ne servirait pas vraiment à procurer à l'Australie toute la protection qu'ils croyaient devoir exiger. Aussi, à l'heure qu'il est l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs qui, en cas de guerre, prêteraient leur concours aux grands croiseurs et aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise. Au cours de la discussion, quelqu'un fit observer que la population australienne en se procurant une pareille flotte, se procurait une flotte qu'il serait très difficile, même impossible, à l'Angleterre d'envoyer au delà des mers et qu'en se protégeant elle-même, l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire. Ainsi, à cet égard, je suis d'accord avec le premier ministre. Je crois aussi avec lui, que le parlement canadien doit conserver la libre disposition des sommes d'argent destinées à des fins militaires, et qu'en nous chargeant de la défense de nos côtes, de concert avec les forces impériales, nous nous rendrions vraiment utiles à la défense de l'empire et nous accomplirions notre devoir à son égard ainsi qu'à l'égard du Canada.

Voilà ce que disait le premier ministre, le 29 mars 1909. Encore une fois, je demande s'il est possible de s'exprimer avec plus de vigueur et d'exposer la question plus clairement. Comment se fait-il que depuis, ces mêmes hommes aient si complètement changé d'opinion? Tous ceux qui s'intéressent à la chose publique savent ce qui est survenu dans l'intervalle, et j'aurai l'occasion d'en dire quelques mots plus tard. Quoi qu'il en soit, les paroles que je viens de rapporter exprimaient les sentiments de leurs auteurs, lorsqu'ils étaient libres de dire ce qu'ils pensaient. On doit supposer qu'ils avaient mûrement étudié la question et qu'ils savaient ce qu'ils disaient. S'ils avaient raison à cette époque, comment peuvent-ils ne pas avoir tort aujourd'hui, qu'ils prêchent une politique tout à fait opposée? En conformité des sentiments exprimés pendant cette session, les deux partis s'entendirent et la résolution fut rédigée et votée à l'unanimité par cette Chambre, à l'exception peut-être de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) qui était absent lorsque le vote fut pris, et de l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup), qui a déclaré l'autre jour qu'il n'avait pas voté en faveur de cette résolution. Quoi qu'il en soit, elle a été adoptée par la Chambre après avoir été mûrement débattue. En voici le texte:

Cette Chambre reconnaît le devoir qui incombe au peuple canadien, à mesure que son chiffre de population et ses richesses augmentent, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre est d'avis que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne serait pas, en autant que cela concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial à toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Après avoir voté cette résolution, les honorables député de la droite nous demandent aujourd'hui de nous joindre à eux pour adopter une politique différente. Je me demande, encore une fois, ce qui a pu les engager à changer si complètement d'opinion. Mais ce n'est pas tout. Durant ce même été de 1909, l'honorable premier ministre est allé en Angleterre et à un banquet donné à Londres, le jour de la Confédération, il prononça un discours absolument conforme aux sentiments exprimés dans cette résolution et conforme aux opinions qu'il avait émises au cours de la session précédente. Je citerai le passage de ce discours dans lequel il fait allusion à cette résolution votée unanimement par la Chambre des communes. Il s'exprimait ainsi:

La forme dans laquelle cette résolution a été adoptée, n'a peut-être pas produit autant d'effet apparent que l'eût fait l'offre d'un ou deux dreadnoughts, mais elle jette les bases d'une politique permanente sur laquelle les deux partis sont d'accord et qui aura des résultats plus pratiques qu'une offre de dreadnoughts.

M. PUGSLEY: Qui parlait ainsi?

M. HUGHES: L'honorable premier ministre du Canada, dans un banquet donné à Londres, en 1909. Monsieur l'Orateur, je désire sincèrement voir donner à cette question la meilleure solution qu'elle comporte, mais après avoir lu les remarques de mon honorable ami je ne puis pas me résoudre à dire qu'il avait tort de parler comme il le faisait et que la politique qu'il prêchait alors n'est pas celle qui conviendrait le mieux à ce pays.

A l'automne de cette même année, mon honorable ami revint au Canada et prononça un discours devant ses commettants de la ville d'Halifax. Il y a lieu de supposer que, dans cette circonstance, il a soigneusement pesé ses paroles, qu'il n'a parlé qu'après mûre réflexion, puisque cela se passait plusieurs mois après l'adoption de la résolution par la Chambre. Le "Herald"

d'Halifax du 15 octobre 1909, publie un compte rendu de ce discours sous le titre suivant: "M. Borden met la question de la défense nationale au-dessus des chicanes politiques". Voici les paroles que lui prête le journal:

Au cours de la dernière session, la Chambre des communes a adopté un programme de défense navale sur lequel les deux partis se sont entendus. Il ne satisfait peut-être pas les aspirations de tous les conservateurs, mais nous avons le devoir impérieux d'élever, si c'est possible, au-dessus de nos querelles politiques, une question d'une importance si vitale, dont les conséquences peuvent être si graves, pour atteindre le but auquel les deux partis politiques en Angleterre, travaillent depuis plusieurs années, en matières de relations étrangères. Comment le Gouvernement mettra en pratique le programme indiqué par la résolution, c'est ce qui reste à savoir. Il y a cependant dans ce programme une idée qui doit primer toutes les autres, et c'est celle-ci; tout ce que nous entreprendrons pour notre défense navale, devra provenir de nos propres matériaux, de notre propre main-d'œuvre, de nos propres ouvriers, autant que la chose sera possible. N'avons-nous pas le droit d'espérer que cette politique sera un puissant encouragement à l'industrie de la construction navale au Canada, qui a longtemps périclité.

Peut-on concevoir que celui qui parlait ainsi il y a trois ans, à Halifax, déclare aujourd'hui que le Canada ne sera pas en état de construire des navires avant vingt-cinq ou cinquante ans? Je ne comprends pas ce qui a pu produire un tel revirement dans l'esprit de l'honorable premier ministre et je serais bien aise de le savoir.

Vers cette époque un citoyen de ce pays—un conservateur très prononcé—conçut l'idée que le chef du parti conservateur avait commis une erreur politique en s'entendant avec le parti libéral, pour faire adopter à l'unanimité cette résolution de 1909. J'ai entendu dire qu'un membre important du gouvernement du Manitoba, qui est maintenant ministre à Ottawa, était fortement de cet avis et qu'il réussit à faire partager sa manière de voir à d'autres et que, par ce moyen, une pression fut exercée sur le chef du parti. Ceux qui désiraient maintenir cette question en dehors des luttes politiques, s'alarmèrent de ces démarches et craignirent que la pression ainsi exercée sur le chef du parti conservateur, ne réussît à le faire départir de l'attitude qu'il avait prise jusque-là sur cette question. Au nombre de ces derniers, se trouvait, je crois, sir Charles Tupper. Il adressa à l'honorable premier ministre une lettre dont je citerai le passage suivant:

Tout doute, quant à l'autonomie est maintenant disparu, puisqu'il est entièrement admis que les grandes possessions d'outre-mer constituent des nations-sœurs et que des moyens ont été pris pour assurer pour les forces navales de l'empire l'uniformité dans la construction des navires et dans l'entraînement des officiers et des matelots. Il pourra également y avoir des échanges d'effectifs, ce qui assurera l'uniformité sous tous les rapports, et fera de toutes les unités une seule marine anglaise. Naturellement, le gouvernement du jour aura à répondre de l'application de la politique ainsi adoptée. Mais je ne puis m'empêcher de croire que ceux qui entreprendront de rompre le pacte conclu sur cette question importants et vitale, encouront une terrible responsabilité.

Les honorables députés de la droite ont-ils encouru cette terrible responsabilité dont parle sir Charles Tupper? Il ne peut y avoir deux opinions sur ce point et c'est en effet une terrible responsabilité.

A la session suivante, pour se conformer à la résolution de 1909, le 12 janvier 1910, l'ex-premier ministre déposa le bill (n° 95), concernant le service naval du Canada. Les dispositions du bill étaient conformes à la résolution et conformes à la politique actuelle du parti libéral. Dans l'extrait que je citerai dans un instant, l'honorable premier ministre d'aujourd'hui se départ quelque peu de l'attitude qu'il avait prise l'année précédente, mais très peu. Il est évident qu'une pression avait déjà été exercée sur lui, dans l'intervalle, mais elle n'avait pas été suffisante pour l'engager à répudier ses convictions de l'année précédente. Voici ce qu'il disait, le 12 janvier 1910, ainsi que rapporté à la page 1844 des "Débats":

On a suggéré, au lieu de l'organisation d'une marine canadienne, l'adoption d'un système de contribution annuelle de la part du Canada à la métropole et je dois admettre qu'au point de vue stratégique, je serais enclin à partager l'opinion de l'amirauté à l'effet que ce serait là la meilleure manière, pour les possessions autonomes de l'empire, de fournir leur quote-part. Mais, monsieur l'Orateur, au point de vue constitutionnel et politique, je suis opposé à cette politique pour plusieurs raisons. D'abord, je crois qu'elle ne pourrait pas durer. En second lieu, il y aurait là une source de froissements. Cela fournirait un élément de lutte entre les partis. La nature et le montant de la contribution seraient l'objet de la critique, dans les deux parlements.

Je suppose que cela veut dire le Parlement canadien et le parlement anglais et c'est exactement ce qui est arrivé.

Dans les deux divisions du Parlement il donnerait lieu à la critique quant au caractère et au montant de cette contribution. Il ne serait ni permanent ni continu; il serait de nature plus que ne le serait toute autre chose à rompre les relations qui existent maintenant entre le Canada et l'empire.

Monsieur l'Orateur, je suis opposé à une contribution à cause de la déclaration faite par celui qui remplit maintenant la fonction de premier ministre de ce pays et d'après laquelle cette contribution tendrait, plus que toute autre chose, à rompre les relations qui existent maintenant entre le Canada et l'empire. Les honorables mem-

bres de la droite comprennent-ils pleinement l'attitude qu'ils prennent en appuyant une politique dont il a été dit par celui qui dirige maintenant la Chambre, le très honorable premier ministre lui-même, qu'elle ne serait ni permanente, ni continue et qu'elle serait de nature, plus que toute autre chose, à rompre les liens qui unissent le Canada à l'empire? C'est là une affirmation grave et c'est là aussi ce que nous condamnons. Il doit s'être produit un événement bien sérieux et bien important pour engager le premier ministre de ce pays et tout le parti conservateur à modifier l'attitude et la position qu'ils ont tenues il y a trois ans. Quelque chose a surgi, oui, mais quoi? Au cours de l'automne de 1910—au mois d'octobre ou de novembre, je crois—une élection se tint dans le comté de Drummond-Arthabaska. Après le dépôt, par l'ancienne administration libérale, d'un projet de loi relatif à une marine de guerre, une agitation s'organisa et se répandit dans toute la province de Québec; elle avait pour chefs l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), M. Bourassa qui avait siégé en cette Chambre et M. Lavergne, lui aussi un ancien membre de cette Chambre, l'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier), l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) et d'autres politiciens de la province de Québec. Sir Wilfrid Laurier et le parti libéral furent condamnés sur tous les tons imaginables; on eut recours à toutes sortes de fausses représentations et l'on tenta tous les efforts possibles pour soulever la population de la province de Québec. On disait aux électeurs qu'on leur enlèverait leurs fils grâce aux manies ténébreuses de Laurier et du gouvernement britannique et que les enfants de la province de Québec seraient placés de force sur les navires de guerre anglais pour être exposés à la mort au cours des guerres de l'empire.

Les conservateurs attendaient les événements; ils n'ont pas mis sur les rangs au cours de cette élection un candidat qui se réclamât sincèrement et loyalement de leur politique, mais leurs sympathies allèrent aux nationalistes; ils encouragèrent par tous les moyens à leur disposition la propagande nationaliste et, lorsqu'un journal de Montréal la veille même du scrutin télégraphia à l'honorable M. Foster, présentement ministre du Commerce et de l'Industrie au sujet de la campagne qui se poursuivait alors et lui faisant observer que la question navale était alors en jeu, et qu'elle faisait l'objet principal de la discussion, sa réponse fut:

Battez Laurier par tous les moyens.

Peu importaient alors le sort de l'empire et tout ce qui pouvait se produire, ce qu'il fallait avant tout, c'était battre Laurier par tous les moyens possibles; jeter par-dessus bord le projet de résolution à la rédaction et à l'adoption duquel l'honorable ministre avait lui-même contribué en 1909, et d'ignorer l'entente arrêtée entre les deux partis et qui avait pour objet de tenir cette question de la marine de guerre en dehors des luttes politiques afin qu'il nous fût à tous possible de tomber d'accord sur ce qui pourrait se faire. On oublia tout cela dans le but de battre Laurier par tous les moyens possibles, bons ou mauvais. Quand le résultat fut connu, le whip en chef du parti conservateur, M. George Taylor, et qu'on me permette de dire que si vous, monsieur l'Orateur, êtes le porte-parole de la Chambre, si le whip en chef du parti libéral est l'écho de son parti, le whip en chef du parti conservateur exprime le sentiment de son parti avec plus d'autorité peut-être que ne saurait le faire le chef de ce parti. Voilà ce que le whip en chef télégraphia à M. Monk:

Acceptez plus sincères félicitations à l'occasion de votre belle lutte et de votre succès.

Ce fut là ce qui arriva, et le résultat de cette élection et de cette coalition fût que le premier ministre changea d'avis et c'est alors que s'opéra cette alliance hybride en vue d'une fin impie. Ces honorables députés croient-ils que nous nous proposons de les jeter dans ce chemin? Cela peut les contenter; en apparence, ils sont satisfaits.

Pourtant, je me demande, si réellement ils sont contents de cet état de choses à l'heure qu'il est. J'ignore s'ils ne préféreraient pas n'avoir jamais conclu cette alliance; il est probable qu'ils veulent s'y soustraire, mais elle subsiste et elle a été inventée lorsque l'honorable premier ministre a pris pour faire partie du cabinet ceux qui s'étaient distingués au cours de cette campagne et de cette élection; ceux-là furent acceptés par le parti conservateur. A mon estime, cette alliance fera disparaître tout ce qui constituait la force du parti conservateur.

Ce sont là les motifs qui m'engagent à appuyer la politique du parti libéral en cette occurrence et à condamner celle du Gouvernement. J'ai déjà dit que les discours prononcés en différentes occasions en cette enceinte et ailleurs m'ont convaincu que le parti conservateur, à l'origine de cette question, a tenu une attitude basée sur des principes solides et que rien ne s'est produit depuis qui soit de nature à les engager à modifier leur sentiment. On a dit qu'une urgence s'était produite depuis et que, dans le but d'y faire face, nous devrions envoyer une contribution immédiate à la mère patrie. On ne nous a pas fourni de raisons de nature à nous convaincre de l'existence d'une urgence semblable; en vérité, on nous a fait connaître des motifs qui peuvent nous engager à croire qu'une telle urgence n'existe pas.

M. HUGHES (King's, (I. P.-E.)

Il y a quelques jours à peine, M. Churchill, premier lord de l'amirauté, parlant à Dundee, en présence du premier ministre de la Grande-Bretagne, faisait cette déclaration—et je suppose qu'il devait certainement connaître ce dont il parlait, puisqu'il était naturellement en mesure de se renseigner à bonne source sur ce sujet—déclaration que le "Daily News and Leader" a rapportée comme suit dans son édition du 31 janvier 1913:

Lorsque j'aurai l'occasion de parler à la Chambre des communes au mois de mars prochain, si l'opportunité m'en est fournie, sur les crédits destinés à la marine de guerre pour cet exercice, j'espère que je pourrai démontrer que notre marine de guerre est non seulement puissante, mais qu'elle se renforce présentement et relativement, et qu'il n'existe aucun danger quelconque qui menace cette position avantageuse que nous avons acquise et que nous nous sommes résolument donné pour mission de maintenir dans le but de faire en sorte qu'elle ne soit ni diminuée ni ignorée avec le temps, ou par suite de changements dans la science navale.

Pourrait-on trouver quelque chose de plus explicite que cela, quelque chose qui fût plus au point? Nous faut-il d'autre preuve que l'amirauté est aujourd'hui en état de sauvegarder les intérêts de l'empire, dans la mer du Nord aussi bien que partout ailleurs? Cette politique du Gouvernement, qu'on la déguise comme on le voudra, deviendra la politique permanente de ce pays, parce que, monsieur l'Orateur, il ne peut exister que deux politiques, l'une de contribution, l'autre ayant pour objet la création d'une marine de guerre canadienne. Il y a quelques jours, lorsqu'il a soumis ce projet de résolution à la Chambre, le très honorable premier ministre a déclaré qu'il nous serait impossible d'avoir avant vingt-cinq et même cinquante ans une marine de guerre canadienne; certes, au cours de ce laps de temps nous allons faire mieux que d'acquitter la contribution dont il est maintenant question, si nous décidons de la donner. Voilà la preuve la plus certaine que, dans l'esprit du premier ministre et dans celui du Gouvernement, tout ce que nous ferons au cours des prochains vingt-cinq ou trente ans devra s'exécuter suivant les données d'une contribution. Cependant, il y a à peine quelques années, le premier ministre de ce pays déclarait que cela serait de nature à affaiblir les liens qui rattachaient le Canada à la mère patrie, sinon à les briser complètement.

En discutant cette question, hier, l'honorable représentant de Hastings-est (M. Northrup) a déclaré que le peuple du Canada doit à la Grande-Bretagne une énorme gratitude qu'il ne peut acquitter qu'en payant un montant considérable d'argent. J'avais déjà lu des affirmations semblables dans les journaux de ce pays et cette idée a déjà été prônée par d'autres membres de la Chambre, peut-être pas d'une façon aussi forte que l'a fait l'honorable député. Eh bien, monsieur l'Orateur, je ne puis accepter ni cette affirmation ni cette idée et je vais indiquer les raisons qui m'engagent à prendre cette attitude. Au cours des dix-septième, dix-huitième et dix-neuvième siècles la Grande-Bretagne s'est assurée, par des découvertes, par la colonisation et par la conquête, des possessions dans presque toutes parties habitables du globe.

Quel était son but en acquérant ces territoires. C'était d'étendre son autorité et son commerce et elle a atteint parfaitement ces deux fins. Les possessions d'au delà les mers que la Grande-Bretagne détient aujourd'hui sont devenues le meilleur actifs de la couronne. Cet actif lui est encore tout aussi précieux et pourrait-elle compter un actif plus important pour elle que celui que représentent ses possessions d'au delà les mers? Non, certes. Si tout cela est vrai, pourquoi donc parler de dette?

Etudions plus attentivement encore cette question en tant qu'elle affecte le Canada. Le dix-huitième siècle a vu la Grande-Bretagne et la France engagées dans une lutte de titans pour la possession de l'Amérique du Nord. La lutte se termina sur les plaines d'Abraham en 1759 avec ce résultat que la Grande-Bretagne devint la maîtresse de la moitié de l'Amérique septentrionale; elle possédait alors l'autre moitié de ce continent. Il lui resta, en outre, de 60,000 à 70,000 habitants parlant le français et qui devinrent ses sujets. Ces gens-là ont-ils rempli leur devoir en qualité de Canadiens et en celle de sujets britanniques depuis cette date jusqu'à ce jour? Que l'histoire réponde: ils ont augmenté en nombre et se sont multipliés; ils ont défriché et ensemencé les champs; ils ont construit leurs villes et leurs cités; ils ont ouvert leurs havres et leurs ports; ils ont commercé avec la Grande-Bretagne, ce qui était le but principal que cette dernière voulait atteindre dans sa grande conquête; ils ont acquitté leurs dettes.

Lorsqu'en présence des hasards de la guerre on leur a demandé de se joindre à leurs voisins, lors de la révolution américaine, ils sont restés fidèles à leur allégeance et lorsqu'ils durent prendre les armes pour sauver leur pays dans la guerre de 1812, ils ont prouvé qu'ils étaient dignes de leurs aïeux en défendant l'empire et le drapeau britannique. A quel point de vue ces hommes n'ont-ils pas rempli leur devoir de citoyens canadiens et de sujets britanniques et où se trouve, en tant qu'ils sont concernés, cette grande obligation dont on parle? Quant à la province d'Ontario, elle fut peuplée en grande partie par les émigrants des Iles-Britanniques et par des loyalistes de l'Empire-Uni, des hommes qui avaient tout abandonné, foyers, propriétés, enfin tout ce que l'on considère d'ordinaire comme ayant une valeur exceptionnelle,

plutôt que de changer d'allégeance ou d'abandonner le souverain qui, à leurs yeux, était le seul et unique roi auquel ils devaient obéir. Ils ont bravé toutes les difficultés dont est parsemée la vie du pionnier dans un pays nouveau. Eux aussi ont assurément rempli leur devoir; eux aussi ont défriché et ensemensé la terre; eux aussi ont édifié leurs villes et leurs cités et ouvert leurs ports et leurs havres; eux aussi ont commercé avec la mère patrie et lorsqu'ils furent appelés à défendre le Canada lors de la guerre de 1812, 1813 et 1814, au cours de la première campagne, à tout événement, seuls presque, ils ont chassé du sol canadien l'envahisseur des Etats-Unis, scellant ainsi de leurs sang leur fidélité. Ces gens-là n'ont-ils pas rempli leur devoir? Quel est celui qu'ils ont à accomplir? Comment leurs services ont-ils été appréciés?

A cette époque le parti conservateur du Canada pensait les Canadiens incapables de remplir les devoirs les plus importants du citoyen, incapables de se gouverner eux-mêmes, et voilà pourquoi la mère patrie envoya de jeunes lords décavés remplir les postes publics, les charges rémunérées. Ces fonctionnaires traitaient avec mépris les habitants du pays et nous étions gouvernés par Downing-Street. Quand le peuple réclama le privilège britannique de se gouverner lui-même, d'être gratifié du Home Rule, on le lui refusa. Ses pétitions furent rejetées, ses représentations ignorées, et la guerre civile éclata avant que le gouvernement britannique eût accordé au peuple canadien, à la population du Haut et du Bas-Canada, les privilèges ordinaires de la citoyenneté. La révolution américaine apprit à la Grande-Bretagne à gouverner les colonies. C'est ainsi que le Haut et le Bas-Canada obtinrent les droits ordinairement reconnus à des citoyens. La dette, si dette il y a, pourrait bien apparaître sur l'autre page du grand livre. Mais les citoyens de la Grande-Bretagne et du Canada étant membres d'une même famille, sujets du même pays, ne devraient pas se parler de dette. Si nous faisons notre devoir comme citoyens du Canada et sujets britanniques dans cette partie de l'empire, nous faisons, selon moi, tout notre devoir; nous ne devons rien et il ne nous est rien dû.

L'état de choses qui régnait dans le Haut et dans le Bas-Canada régnait aussi dans les Provinces maritimes. Celles-ci étaient surtout habitées par des immigrants des Iles Britanniques, par des loyalistes du Royaume-Uni et par des Français. On leur dénia les droits ordinairement reconnus à des citoyens. Ce fut après de longues années d'agitation qu'ils obtinrent des privilèges comme ceux dont nous jouissons maintenant. C'est cet état de choses qui régnait dans les Provinces maritimes en général; mais l'île du Prince-Edouard eut à

lutter contre toutes ces difficultés et contre d'autres encore qui la concernaient tout particulièrement. Presque toute sa population se composait d'Ecossais, d'Irlandais et de quelques Anglais, de gens qui avaient été chassés de la mère patrie par le système cruel, oppressif, tyrannique des propriétaires fonciers, système existant alors, et encore aujourd'hui dans une certaine mesure. Ils n'avaient, en quelque sorte, pour tout bien que leur courage, leurs bras vigoureux et le désir de se créer, quelque part dans le monde, une demeure qui fût à eux. Cependant, le système de propriétaires fonciers, loin du quel ils avaient été obligés de fuir, les suivit jusque dans ce nouveau pays, parce que la couronne de la Grande-Bretagne avait eu la générosité d'accorder en un jour à quelques-uns de ses sujets, en Angleterre, le droit exclusif d'être pleins propriétaires dans la province. Quand les immigrants avaient défriché leurs terres, construit leurs modestes habitations et que, pour une raison ou une autre, pour avoir perdu leur récolte ou être tombés malades, ils étaient incapables de payer leur loyer, le shérif venait les évincer, les mettre dans le chemin, et ils étaient obligés d'avoir recours à la charité de leurs voisins. Cet état de choses dura des années. Enfin, la population de cette province obtint le gouvernement responsable, puis elle se mit à envoyer à la mère patrie des pétitions lui demandant la faveur de pouvoir acheter de ces propriétaires les terres qu'ils possédaient, qu'ils n'avaient jamais vues, ne sachant guère dans quelle partie du monde elles étaient situées, et sur lesquelles ils n'avaient pas fait pour un sou d'améliorations. Ces pétitions étaient rejetées aussitôt que reçues. On envoya délégation sur délégation au pied du trône afin d'obtenir le redressement de ces griefs. Les délégués ne furent pas entendus. La législature provinciale passa loi sur loi afin de contraindre les propriétaires fonciers à vendre leurs terres pour considération raisonnable et équitable; mais ces lois furent infirmées, et ce fut seulement à son entrée dans la confédération, et avec l'aide du Gouvernement fédéral, que l'île du Prince-Edouard obtint pour sa population la faveur d'acheter les terres qu'elle avait améliorées. C'est ainsi que les habitants de cette province ont réussi à devenir propriétaires de leurs terres. Ils ne devaient pas particulièrement de reconnaissance à la mère patrie, ni à la couronne, ni aux classes dirigeantes de la Grande-Bretagne. Toutefois, les Canadiens reconnurent qu'il fallait moins blâmer la couronne que ses conseillers. Le parti conservateur, tant en Angleterre qu'au Canada, semblait alors croire que les Canadiens en général n'étaient pas dans les conditions voulues pour l'accomplissement

des devoirs les plus importants du citoyen, tout comme il prétend aujourd'hui qu'ils ne sont pas à la hauteur des exigences du premier de ces devoirs, celui de se défendre eux-mêmes.

Qu'on étudie la question sous tous ses aspects et dans tous ses détails, si l'on n'y apporte ni passion ni prévention, peut-on se résoudre à appuyer la proposition du Gouvernement? Quand, il y a quelques années, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) présenta un projet de résolution demandant que le peuple fût consulté préalablement à l'adoption d'aucune mesure de ce genre, il recueillit les suffrages de toute la députation conservatrice. Aujourd'hui, la députation conservatrice vote contre un projet similaire à celui-là. Cela paraît étrange! Qu'est-il survenu dans l'intervalle, si ce n'est—comme je l'ai dit—l'alliance des conservateurs avec les nationalistes sous les fourches caudines de qui les conservateurs ont été obligés de passer? Ils ne peuvent plus facilement suivre leurs meilleurs instincts, rester fidèles à la politique dont ils se réclamaient si hautement il y a une couple d'années; il leur a fallu changer d'attitude. Mais cette tergiversation, le peuple l'approuvera-t-il? C'est ce que nous ne pensons pas. Si le Gouvernement croit avoir raison, s'il pense avoir l'appui du peuple, que n'accepte-t-il la proposition d'amendement présentée par le député d'Assiniboïa (M. Turriff), que ne fournit-il au peuple l'occasion de se prononcer afin de baser ensuite sa politique sur ce verdict. Les libéraux, eux, sont prêts à se conformer à la décision que le peuple aura rendue, ils sont prêts à lui fournir l'occasion de la rendre. C'est le moyen constitutionnel de régler cette question, puisqu'elle a été jetée dans l'arène des partis politiques, sans toutefois que le parti libéral ait contribué à l'y amener. Comme l'a dit le député de Wellington-sud (M. Guthrie) il ne faudrait que trois ou quatre mois pour régler la question de cette manière, et il n'y aurait, dans l'intervalle, aucun danger que l'empire britannique fût anéanti. Ce n'est pas en Angleterre, c'est sur les banquettes de la trésorerie que l'urgence existe, et elle a été créée pour les besoins de l'alliance des conservateurs avec les nationalistes de la province de Québec. Voilà les raisons pour lesquelles je voterai contre le bill maintenant soumis à la Chambre, et contre la proposition d'amendement, et je pense qu'elles m'y autorisent amplement.

(Sur motion de M. Thoburn, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à onze heures et neuf minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 20 février 1913.

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

COMPARUTION DE M. R. C. MILLER A LA BARRE DE LA CHAMBRE.

M. MIDLEBRO (Grey-Nord): Je propose, appuyé par M. Meighen:

Que R. C. Miller, qui est maintenant sous la garde du sergent-d'armes, soit amené à la barre de cette Chambre pour répondre aux questions auxquelles le 14 février courant il a refusé de répondre lors de son examen devant le comité permanent des comptes publics, et auxquelles il a aussi refusé de répondre à la barre de cette Chambre le mardi, 18 courant.

Le SERGENT D'ARMES faisant fonction: Monsieur l'Orateur, le témoin R. C. Miller, qui a été sous ma garde depuis mardi, 18 février, attend maintenant à la porte de la salle.

M. l'ORATEUR: Faites entrer M. R. C. Miller.

M. Miller comparaît à la barre de la Chambre.

M. MIDDLEBRO: Je désirerais poser à M. R. C. Miller qui est présentement à la barre de la Chambre la question suivante:

A qui avez-vous payé le montant de $41,026 en vue d'obtenir des commandes du gouvernement du Canada, s'élevant à $117,000 ou environ, à dater du mois de juin 1907, jusqu'au jour où vous avez cessé de remplir les fonctions de président de la Diamond Light and Heating Company, Limited, en juin 1911, ainsi que vous l'avez affirmé dans votre déposition devant le comité des comptes publics le vendredi, 14 février 1913.

M. l'ORATEUR: Avant de soumettre cette motion à la Chambre, je dois dire que si l'on désire examiner le témoin sous serment, je n'ai pas eu connaissance qu'il ait prêté serment.

M. MEIGHEN: Je dois dire que ce n'est pas la coutume, dans la Chambre des communes, de faire prêter serment à un témoin.

(La motion est adoptée.)

M. Miller: Avant de répondre par une déclaration, je demanderai la permission d'avoir mon avocat à mes côtés, M. A. E. Harvey, C.R., de Montréal, et aussi, lorsque j'aurai fini ma déclaration, qu'on lui permette d'ajouter quelques mots, s'il le désire.

M. MIDDLEBRO: Je propose que le témoin soit autorisé à se faire représenter par son avocat.

(La motion est adoptée.)

M. A. E. Harvey, C.R., s'avance aux côtés du témoin.

M. Miller: Monsieur l'Orateur, avec votre bienveillante permission, je désire retirer entièrement le plaidoyer que mon avocat a fait la première fois que j'ai comparu à la barre de cette Chambre, parce qu'évidemment il ne comprenait pas bien la cause, vu le peu de temps que nous avions eu pour nous consulter ensemble. Dans une eu à nous consulter ensemble. Dans une partie de ce plaidoyer il disait qu'une des raisons pour lesquelles je refusais de répondre à la question, était que ma réponse pourrait m'incriminer. Or, monsieur l'Orateur, je désire retirer cette assertion, que je n'ai pas autorisé mon avocat à faire, vu que je n'avais absolument aucune crainte qu'aucun de mes actes pût m'incriminer en aucune façon. La principale raison que je voulais apporter était que, vu les procès en cours au sujet de cette affaire, je ne croyais pas qu'il fût judicieux de faire connaître les faits, au cas où cette divulgation pourrait influer sur l'issue de ces procès. Je désire expliquer aussi qu'en refusant de répondre à la question qui m'était posée je ne voulais en aucune façon nier l'autorité de cette honorable Chambre. Bien loin de là, car je ne crois pas qu'il y ait dans tout le pays un homme qui respecte plus que moi l'autorité, et spécialement cette honorable Chambre qui représente le peuple. Mais lorsque je sais n'avoir rien fait contre l'intérêt public, nonobstant tout ce que l'on peut prétendre, et lorsque je sais aussi que certaines personnes qui m'en veulent ont réussi clandestinement à devenir directeurs de la compagnie dont j'ai été le président pendant de si nombreuses années, et dont je possède encore actuellement un tiers des actions, et cela, dans le but, non pas de me faire rendre mes comptes, mais, dans mon humble opinion, dans le but ultérieur de profiter de certaines légères irrégularités pour m'arracher de l'argent afin de se le partager entre elles. Dans ces circonstances. . .

M. MEIGHEN: Je soulève la question de règlement.

Quelques VOIX: Asseyez-vous.

M. MEIGHEN: J'invoque le règlement et je demande, monsieur l'Orateur, que vous ordonniez au témoin de ne pas en dire plus, parce que sa réponse est absolument en dehors du sujet. Il doit répondre à la question directement ou pas du tout.

M. l'ORATEUR: La question à laquelle le témoin est invité à répondre est celle-ci:

A qui avez-vous payé le montant de $41,026 en vue d'obtenir des commandes du gouverneemnt du Canada, s'élevant à $117,000 ou environ, à dater du mois de juin 1907, jusqu'au jour où vous avez cessé de remplir les fonctions de président de la Diamond Light and Heating Company, Limited, en juin 1911, ainsi que vous l'avez affirmé dans votre examen devant le comité des comptes publics le vendredi, 14 février 1913.

Telle est la question posée au témoin par l'ordre de la Chambre.

M. Miller: J'y arrivais.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas que pour répondre à cette question le témoin ait le droit de faire l'historique de ses affaires, mais c'est à la Chambre à dire ce qu'elle en pense. A mon avis, il n'est pas permis au témoin d'aborder la discussion de la transaction.

M. PUGSLEY: Je crois que la Chambre a adopté unanimement une motion autorisant le témoin à faire une déclaration, et je crois qu'il est très déraisonnable que cet auguste tribunal refuse à la personne qui est à la barre la permission de faire une déclaration.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je ne crois pas que la motion adoptée par la Chambre soit libellée dans les termes que dit mon honorable ami. Je crois que la motion adoptée par la Chambre dit qu'une certaine question sera posée au témoin.

M. MURPHY: Il y a eu une autre motion.

M. BORDEN: J'ai compris que la motion subséquente avait rapport à la demande faite par le témoin d'être représenté par un avocat.

M. MURPHY: Et de faire une déclaration.

M. CARVELL: Et que son avocat fasse aussi une déclaration.

M. BORDEN: Et que son avocat ait la permission d'ajouter quelques mots s'il le jugeait nécessaire. D'après moi, la procédure à suivre si l'on veut se conformer à la pratique parlementaire et à celle suivie dans des circonstances de même genre, serait celle-ci: que si le témoin désire ou veut répondre à la question, qu'il y réponde; s'il ne veut pas qu'il le dise; et je crois que dans ce cas-là on doit lui permettre de donner les raisons de son refus. Mais la première chose que la Chambre a le droit de savoir, vu la motion qui a été adoptée, est si le témoin se propose ou non de répondre à la question.

M. l'ORATEUR: J'ai compris que la Chambre avait permis au témoin de consulter son avocat qui pourrait faire une déclaration après s'être consulté avec son client.

Sir WILFRID LAURIER: Si vous me permettez de venir en aide à votre mémoire, je vous dirai, monsieur l'Orateur, que le prisonnier à la barre a dit d'abord

qu'il voulait répondre par une déclaration, mais qu'avant cela il désirait avoir près de lui son avocat, M. Harvey; puis, faire sa déclaration, et lorsqu'il aurait fini, que M. Harvey ait la permission de dire quelques mots, s'il le jugeait à propos. Si la Chambre croit que le témoin ne répond pas à la question, elle pourra prendre la décision qu'elle jugera à propos; mais le prisonnier doit certainement avoir la permission de faire sa déclaration comme il l'entend.

M. MIDDLEBRO: Ma motion avait pour but de permettre au témoin d'être représenté par un avocat; elle ne lui accordait pas de droits plus étendus. La motion principale soumise à la Chambre est celle de savoir si le témoin répondra ou ne répondra pas à la question. Il doit dire si oui ou non il veut répondre, et ensuite son avocat pourra donner les raisons de son refus.

M. MACLEAN (Halifax): La situation véritable est que jusqu'à présent la question n'a pas encore été posée au témoin.

Quelques VOIX: Oui, elle l'a été.

M. MACLEAN (Halifax): Pas aujourd'hui.

M. l'ORATEUR: J'ai donné lecture de la question au témoin lorsqu'il a été rendu à la barre de la Chambre.

M. MACLEAN: (Halifax): C'est vrai, mais le témoin a demandé permission à la Chambre de faire une déclaration, et l'honorable député de Grey-nord a proposé à cet effet une motion en bonne et due forme.

Une VOIX: Non.

M. MACLEAN (Halifax): Je demande pardon à l'honorable député. Le témoin demandait qu'il lui fût permis de faire une déclaration, mais il demandait autre chose encore. Cette motion ayant été soumise à la Chambre et adoptée, le témoin a certainement le droit de faire une déclaration; et ensuite si, dans l'opinion de la Chambre, sa réponse n'est pas directe à la question, on pourra la lui poser de nouveau.

S'il existe quelque doute quant à la teneur de la motion qui a été faite, je vous suggère de prier le sténographe de nous fixer là-dessus, afin que toute discussion prenne fin.

M. l'ORATEUR: Comme la motion ne m'a pas été remise par écrit, j'en ai pris note aussi fidèlement que j'ai pu le faire suivant mon jugement, et je l'ai soumise à la Chambre. Cette motion visait à lui permettre tout d'abord de se consulter avec son avocat, celui-ci devant ensuite avoir le loisir de faire une déclaration en sa faveur.

Un DEPUTE: Non.

M. l'ORATEUR: Etant le seul en état de bien savoir ce que j'ai soumis et ce que j'avais l'intention de soumettre à la Chambre, il me semble que mon opinion doit l'emporter à cet égard. Si la motion m'est présentée par écrit, j'en saisirai la Chambre sous la forme qu'elle désirera.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre de la Justice voudra peut-être jeter un rayon de lumière sur ce débat et informer la Chambre de ce qu'était effectivement la teneur de la motion?

M. l'ORATEUR: A mon avis, il n'entre pas dans les attributions du ministre de la Justice, non plus que d'aucun autre membre de la députation, d'interpréter les textes dont l'Orateur saisit la Chambre. L'Orateur est le seul qui puisse le faire convenablement.

M. MACLEAN (Halifax): J'en doute fort.

Sir WILFRID LAURIER: Dois-je comprendre que Votre Honneur décide que le témoin n'a pas le droit de répondre comme il l'entend?

M. l'ORATEUR: Aucunement.

Sir WILFRID LAURIER: Alors, permettez-lui de répondre.

M. l'ORATEUR: Ma décision a trait à la motion dont j'ai saisi la Chambre. Quant à la question de savoir s'il doit répondre ou non, je n'ai rien à y voir. C'est à la Chambre de décider, non pas à moi.

M. GRAHAM: Peut-être y a-t-il quelque malentendu de votre part, monsieur l'Orateur. M. Miller a demandé qu'on lui permît de faire une déclaration, ou plutôt, d'abord, qu'on lui permît d'être représenté par avocat, et, ensuite de faire une déclaration, sinon qu'on permît à son avocat de dire quelques mots à la Chambre. L'honorable représentant de Grey-nord n'a pas soumis de motion écrite, mais nous avons tous cru comprendre que sa motion, faite de vive voix, comportait acquiescement à la demande de M. Miller, et nous y avons tous adhéré par notre vote.

M. BORDEN: Je dois dire que pour ma part ce n'est pas ainsi que je l'ai compris. Ce que demandait le témoin, si j'ai bien compris, c'était qu'on lui permît de faire une déclaration et que son avocat eût le loisir d'y ajouter quelques mots. Ensuite, si je ne me trompe, l'honorable député de Grey-nord proposa qu'il fût permis au témoins d'avoir un avocat pour le représenter, et alors Son Honneur monsieur l'Orateur mit aux voix la motion qu'il vient de dire. Le malentendu, s'il y en a, provient de ce que la motion n'avait pas été couchée par écrit. L'honorable député de Grey-nord n'a pas, que je sache, proposé que le témoin eût la liberté de faire une déclara-

tion et son avocat, celle de la faire suivre de quelques observations. Il est parfaitement vrai que le temoin a fait cette démande. Je suis désireux de donner au témoin toutes les chances imaginables; mais je suis d'avis que la procédure convenable en pareil cas, c'est d'abord de faire dire au temoin s'il est ou non disposé à répondre à la question. S'il prend le parti de répondre, l'incident est clos, aucune déclaration n'est nécessaire. S'il refuse de répondre, il est parfaitement légitime, et il n'est que juste que la Chambre prête l'oreille aux raisons que lui ou son avocat juge à propos d'invoquer pour justifier son refus. D'autre part, il ne me semble pas qu'il puisse légitimement s'engager dans un récit détaillé d'une machination dont il aurait été la victime, ou d'autres circonstances qui ne se rapportent pas à la question sur le tapis. Mais, s'il reste dans les bornes, je ne pense pas que nous puissions refuser de lui prêter l'oreille. Puis nous pourrons peser les raisons au moyen desquelles il cherche à justifier son refus.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai compris qu'il se disposait a donner les raisons justifiant sa résolution de ne pas répondre. C'est ainsi que j'ai interprété ses paroles, c'est à cela que tendait sa réponse.

M. BORDEN: Je n'ai pu comprendre à quoi elle tendait.

M. MACLEAN (Halifax): Monsieur l'Orateur . . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. l'ORATEUR: La Chambre n'est en ce moment saisie d'aucune motion. Il y a un instant il en a été proposé une qui a été adoptée. J'ai couché par écrit une question que la Chambre a ordonné de poser au témoin, et je vais la communiquer à son avocat.

(La question est communiquée à l'avocat de M. Miller.)

M. Miller: Je ne suis pas prêt en ce moment à répondre à cette question, et j'aimerais à soumettre quelques raisons qui me justifient de le faire, si on veut bien me le permettre.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien! Parlez!

M. MIDDLEBRO: Monsieur l'Orateur. . .

M. MACLEAN (Halifax): Est-ce à l'honorable député de Grey-nord de décider si le témoin aura la liberté de s'expliquer?

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. MACLEAN (Halifax): Je dis, monsieur l'Orateur . . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. BORDEN: Monsieur l'Orateur, je propose que le témoin ait la liberté de s'expliquer, mais je suggère qu'en même temps on l'avertisse de ne pas excéder les bornes, et de ne pas profiter de la circonstance pour attaquer des personnes qui ne sont pas devant la Chambre pour se défendre.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. l'ORATEUR: Je pensais que l'honorable député de Grey-nord s'était levé pour proposer cette motion.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) s'est pressé un peu trop. Je me levais pour proposer qu'il fût permis au témoin de s'expliquer.

M. MACLEAN (Halifax): Monsieur l'Orateur . . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre, asseyez-vous!

M. MACLEAN (Halifax): Je me lève, monsieur l'Orateur . . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. MACLEAN (Halifax): Je me lève dans le but d'appuyer la motion proposée par le premier ministre.

M. l'ORATEUR: Il est proposé par M. Borden, secondé par M. Maclean (Halifax), que le témoin ait la liberté de donner ses raisons pour refuser de répondre à la question, pourvu qu'il ait soin de ne pas comprendre dans cette explication des faits par trop étrangers à la question.

(La motion est adoptée.)

M. Miller: Il n'y avait pour moi qu'une ligne de conduite à adopter, et c'était, par des moyens honorables, de déjouer toute intrigue. C'est ce que j'ai fait jusqu'ici sans crainte ni faveur, et c'est la première fois que je fais une déclaration publique au sujet de cette affaire. Soyez sûrs que je n'en parlerais pas même à l'heure qu'il est, n'était la publicité peu enviable dont j'ai été forcément l'objet. Ce n'est pas le désir de mettre au défi cette honorable Chambre, ni aucun autre corps constitué, qui m'a engagé à prendre cette attitude. J'aurais aimé à pouvoir donner les raisons de ma conduite, et à ma manière, car de prime abord on pourra se figurer que ce que j'en fais est pour me mettre à l'abri de poursuites; on pourra me soupçonner de vouloir masquer une ou plusieurs personnes se rattachant à l'administration ou aux pouvoirs publics. Or, à cet égard, j'ai déjà déclaré sous serment que je n'ai jamais remis d'argent à aucun membre du Sénat ou de la Chambre des communes, non plus qu'à un fonctionnaire du gouvernement; et je déclare maintenant que je n'ai jamais accordé de rémunération d'aucune sorte à aucun membre du Sénat ou de la Chambre des communes, soit

directement ou indirectement. De même, on pourrait croire à première vue que c'est là obstination de ma part, ou désir de mettre au défi les divers pouvoirs. Mais je puis vous assurer qu'il n'en est rien. Maintenant, monsieur l'Orateur, je me suis efforcé ici, autant que ma faible capacité me le permet, d'expliquer mes raisons pour refuser de divulguer à la Chambre les renseignements demandés, et comme je prétends être un homme honorable, je ne saurais consciencieusement adopter une autre ligne de conduite que celle-ci. Je suis convaincu que tout honorable membre de la députation, placé dans les mêmes circonstances que moi, adopterait la même ligne de conduite. Je m'en remets donc à cette honorable Chambre de me traiter généreusement, et je la prie d'être assez magnanime pour accepter mon explication, retirer la question et me rendre ma liberté.

M. Harvey: Monsieur l'Orateur, m'est-il permis d'ajouter quelque chose à la déclaration de mon client?

M. MIDDLEBRO: J'ai l'honneur de proposer qu'il soit permis à l'avocat de compléter la déclaration faite par le témoin.

(La motion est adoptée.)

M. Harvey: Monsieur l'Orateur et honorables messieurs, je vous suis reconnaissant de l'indulgence dont vous avez fait preuve à l'égard de mon client, M. Miller, et je demande qu'il me soit permis de dire ici quelques mots. Tout d'abord, je prie la Chambre d'observer que le texte de la question semble mettre dans la bouche de M. Miller des paroles dont il ne s'est jamais servi. Ce que M. Miller a déclaré devant le comité, et ce qu'il a déclaré en cour, c'est que durant les quatre ou cinq années pendant lesquelles se sont poursuivies ces opérations de la compagnie "Diamond Light and Heating", il avait versé une somme de $41,026 en vue d'assurer des commandes à sa maison. Si vous examinez le texte de la question, vous verrez qu'il peut être interprété dans un tout autre sens. Cette somme couvrait toutes les affaires qu'il avait pu négocier au bénéfice de la compagnie, au cours de ces quatre, cinq ou six années.

Il serait injuste de laisser poser cette question et d'exiger que, sous cette forme, il y soit répondu, puisque ce n'est pas ce qu'a dit M. Miller.

Si vous me le permettez, je dirai un mot des affaires qui s'instruisent en ce moment en conséquence d'une difficulté qui s'est élevée entre M. Miller et la compagnie dont il était le président et l'administrateur. On a enlevé à M. Miller très soudainement ses fonctions, et il a le désavantage de ne pouvoir mettre directement la main sur les papiers, sur les livres et sur toute la paperasse du bureau, et ce lui a été une cause de difficultés. Etant son avocat, je sais ce qu'ont été ces difficultés. Il y a trois causes pendantes. Deux de ces causes n'ont pas encore été soumises à ce que l'on appelle à Montréal l'enquête; c'est-à-dire que la preuve n'a pas encore eu lieu. Les choses en sont là, et il est fort probable que de ces mêmes opérations il résultera d'autres poursuites. Je n'ignore pas que le témoignage rendu par M. Miller devant le comité des comptes publics, non plus que devant cette Chambre, ne peut servir de preuve devant les tribunaux; mais il est des impressions qui naissent on ne sait trop comment, et qui peuvent causer un préjudice à M. Miller, qui lui causeront très probablement un préjudice, ou encore à ses adversaires, dans le cas où, comme le veut la Chambre, ces affaires étaient exposées aussi pleinement qu'on demande a M. Miller de le faire à l'heure qu'il est et avant que le jugement soit rendu. Chacun a ses faiblesses; les juges n'en sont pas exempts, et vous-mêmes messieurs de la Chambre des communes, M. Miller et moi, tous nous sommes susceptibles d'errer et de subir des impressions qui influent sur notre jugement. Bien que nous ayons pour les juges de Montréal le plus grand respect, bien que nous connaissions leur parfaite intégrité, le seul fait, disons-nous, de révélations se produisant avant que ces affaires aient été entendues aura une influence sur la décision à rendre. Dans ces circonstances, serait-il juste que la Chambre ordonnât à M. Miller de répondre à cette question, ou à toute autre semblable question, et de faire ce qu'on ne ferait pas devant une cour de justice; comparaître comme témoin contre lui-même, et répondre contre lui-même à des questions devant avoir un effet sur ces causes. Il me semble que la Chambre ne voudra pas aller si loin, mais qu'elle usera d'indulgence envers mon client, et attendra du moins que ces causes aient été décidées. Ce ne sera pas bien long maintenant, et si la Chambre croit toujours qu'il y va de l'intérêt du pays et du Parlement de faire de nouveau comparaître M. Miller devant elle, c'est un droit dont elle pourra toujours se prévaloir. Elle aura en attendant le sentiment d'avoir été juste envers M. Miller en laissant cette affaire en suspens jusqu'à ce qu'il ait fini de ces causes que j'ai mentionnées et des autres auxquelles les mêmes opérations vont probablement donner lieu.

Avant de rien demander de ce chef, j'aurais à vous parler de certains incidents. Nous nous sommes présenté devant le comité des comptes publics vendredi dernier, et nous sommes partis pensant qu'il n'y aurait pas de séance mardi. Ne sachant pas si l'on aurait besoin de nous, et n'en ayant pas entendu parler jusque-là, je me suis donné la peine, à cinq heures du soir lundi, de téléphoner de mon bureau à Montréal à monsieur le président du comité des comptes publics à Ottawa, et je

lui ai demandé si le lendemain M. Miller était attendu ici devant le comité des comptes publics, et, m'étant assuré que l'on aurait besoin de nous, nous avons, M. Miller et moi, fait savoir au comité par le téléphone que nous serions ici, et nous nous sommes mis en devoir de venir. Cela montre la bonne foi de M. Miller. M. Miller veut bien faire ce que la Chambre attend de lui, pourvu que l'on ne nous mette pas dans une position désavantageuse relativement au procès qui, dans le moment, s'agite à Montréal. Dans ces circonstances, je demanderais que l'on n'insistât point pour une réponse et qu'il fût libéré en attendant tout au moins la fin de ce procès et la décision qui va être rendue. Si alors la Chambre veut toujours que M. Miller vienne devant elle, il viendra, je n'en doute point. Je demande par faveur que la Chambre se montre généreuse, et qu'elle m'accorde ce que je lui demande. monsieur l'Orateur, messieurs de la Chambre des communes, je vous remercie.

M. MIDDLEBRO: Je dirai quelques mots sur cette affaire. Peut-être ferais-je bien de proposer d'abord:

Que le témoin se retire pendant que la Chambre va discuter la question.

M. MACLEAN (Halifax): Avant d'aller plus loin, j'aimerais à savoir si les déclarations du témoin et de son avocat peuvent faire l'objet d'une discussion. J'aimerais à savoir si, à l'exception de l'honorable député de Grey-nord, nous sommes empêchés de discuter cette affaire.

M. l'ORATEUR: Je suggérerais, comme étant la vraie procédure à suivre, de présenter une motion pour que le témoin se retire jusqu'à ce que la Chambre ait examiné la chose.

M. MIDDLEBRO: C'est ce que je viens de faire.

M. l'ORATEUR: L'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) propose que le témoin se retire pendant que la Chambre étudiera la question qui lui est soumise.

L'hon. M. PUGSLEY (Saint-Jean (N.-B.): Avant que la Chambre adopte cette motion, il me semble qu'elle devrait prendre connaissance de cette déclaration de M. Harvey qui a justement donné lieu à la dispute qui existe entre lui et l'honorable député qui a fait la motion demandant à la Chambre d'intervenir. La motion dont l'honorable député de Grey-nord a saisi la Chambre veut que l'on demande aux témoins à qui il a payé la somme de $41,026 pour obtenir du Gouvernement une faveur qui lui vaut $117,000, ainsi que le témoin l'a déclaré devant le comité des comptes publics, selon la question posée. M. Harvey, qui est conseiller du roi, et qui, dans cette affaire, représente M. Miller, déclare que celui-ci n'a rien juré de la sorte, mais que ce qu'il a dit, c'est que, pendant une période d'environ cinq années, il avait payé en tout $41,026 pour amener des affaires à la compagnie.

M. MEIGHEN: Je demande ici l'application du règlement. Le témoin doit se retirer avant que l'on puisse discuter dans cette Chambre rien de ce que lui ou son conseil auraient pu dire. Voici, en effet, ce que dit Bourinot à la page 166 de son traité:

Lorsque la déposition d'un témoin est pour le moment terminée, il lui sera donné ordre de se retirer, et de revenir si l'on a besoin de lui.

Ce qui veut dire qu'il doit se retirer aussitôt après avoir rendu son témoignage. Je rappellerai aussi un fait qui s'est passé en 1874 devant le parlement du Canada.

M. PUGSLEY: Ceci regarde la Chambre. Seule la Chambre peut ordonner à un témoin de se retirer; et ma prétention est que la Chambre ne doit pas ordonner au témoin de se retirer. . .

M. CURRIE: Je soulève la question de règlement. Dans une affaire de ce genre, je crois que le prisonnier est sous votre garde, monsieur l'Orateur, et que, si c'est là votre bon plaisir, vous pouvez lui ordonner de se retirer.

M. PUGSLEY: Ce n'est pas là une question qui relève du règlement. Pour l'heure, je parle sur la motion qu'a faite l'honorable député de Grey-nord. C'est celle-là dont la Chambre est actuellement saisie. Je prétends. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. MEIGHEN: Je demande une décision sur le point qui est soulevé.

M. PUGSLEY: En disant que la motion ne devrait pas être adoptée, je. . .

M. l'ORATEUR: Un instant. L'honorable député ne parle pas sur la question de règlement que l'on a soulevée, mais sur la motion d'abord proposée. Le point qui est à décider est celui qui se rapporte au règlement. J'ai pensé que l'honorable député prenait la parole pour discuter ce point-là.

M. PUGLEY: L'objection que l'on élève, monsieur l'Orateur, n'est pas fondée. L'honorable député de Grey-nord a fait une motion demandant que la Chambre ordonne à M. Miller de se retirer. J'ai parfaitement le droit de dire pourquoi cette motion ne devrait pas être adoptée. En disant que je n'ai pas ce droit-là, l'honorable député élève une objection qui n'est pas fondée.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il appartient à la Chambre d'ordonner que le té-

moin se retire, si la proposition qui en est faite lui agrée.

M. PUGSLEY: Maintenant que l'on a fini de m'interrompre et de retarder mon argumentation, voici ce que j'ai à dire. La question qui nous est soumise a une importance considérable, puisqu'elle met en jeu la liberté d'un citoyen. Contrairement à la règle 40 qui, pour toute résolution, exige un avis de deux jours, on nous a, avant-hier, fait adopter une motion avec une hâte intempestive. On nous a amenés à faire ce que jamais à ma connaissance une cour de justice n'a fait dans le pays; on a refusé à un témoin la permission de dire pourquoi il ne répondrait pas à une question, et, cela, sans donner à la députation le temps de réfléchir sur ce qu'il y avait à faire dans les circonstances. Ma conviction est que le témoin est depuis deux jours illégalement en état d'arrestation, que la Chambre l'a irrégulièrement fait arrêter, et, cela, parce que l'honorable député qui a fait la motion n'a pas examiné comme elle aurait dû l'être cette importante question. Ne commettons pas la même faute aujourd'hui. Comme je l'ai dit, l'avocat de M. Miller a fait une déclaration qui est de grande conséquence en disant que les mesures adoptées par la Chambre, hier soir, ont eu pour base une assertion erronée de l'honorable député de Grey-nord quant à ce qu'avait dit le témoin.

Quelques DEPUTES: A l'ordre !

M. PUGSLEY: Veut-on bien faire silence un moment.

Quelques DEPUTES: A l'ordre !

M. PUGSLEY: Si l'on veut que quelqu'un discute l'objection. . .

M. BORDEN: Est-ce que, dans le fait, mon honorable ami n'est pas en train de discuter les dires du témoin plutôt que la question de savoir s'il doit ou ne doit pas se retirer ?

M. PUGSLEY: Nullement.

M. BORDEN: Voici la procédure légitime et consacrée par l'usage: Quand le témoin a fait sa déclaration et que son conseil a terminé ses observations, le témoin reçoit l'ordre de se retirer et s'il est en détention, il va sans dire qu'il y demeure. Alors la Chambre aborde l'étude des déclarations qu'elle a entendues. Telle est, à mon sens, la procédure consacrée par l'usage et qu'il serait légitime et convenable de suivre en cette circonstance.

M. PUGSLEY: Ce qui différencie cette procédure des précédentes, c'est qu'il existe ici un point directement en litige entre le témoin, par l'organe de son conseil, et M. Harvey, le député de Grey-nord. Sans doute l'honorable député estimera qu'il a le devoir de faire une déclaration devant cette Chambre au sujet de celle qu'a faite le conseil de M. Miller. N'est-il pas légitime que M. Miller et son conseil soient autorisés à demeurer ici, afin d'entendre les explications que donnera le député de Grey-nord touchant la déclaration de M. Harvey. Voilà pourquoi cette Chambre devrait permettre au témoin et à M. Harvey de demeurer ici, du moins jusqu'à ce que le député de Grey-nord et les autres députés aient discuté la question.

M. MIDDLEBRO: Le règlement m'interdirait de discuter la question. La motion dont la Chambre est saisie porte que le témoin doit se retirer. Dans l'affaire Connolly, après que le témoin eut fait sa déclaration, et à la suite de la déclaration de l'avocat, on présenta une motion portant que le témoin se retirât et il se retira sans discussion.

M. MURPHY: Surgit-il alors une question de véracité, comme dans cette circonstance-ci?

M. l'ORATEUR: A mon avis, cette question ne se rattache guère au débat, d'autant plus que l'exactitude ou l'inexactitude de la déclaration est chose qui échappe au contrôle de l'honorable député. Cette déclaration repose sur le texte même de la preuve testimoniale devant le comité des comptes publics, preuve que le témoin sans doute serait autorisé à lire ou à entendre lire et à signer, avant que ce document soit consigné aux archives sous la garde du comité. A mon avis, il ne sied guère de discuter cette question sur la motion portant que le témoin se retire, jusqu'à ce que la Chambre étudie l'autre question

M. PUGSLEY: Je propose comme amendement, appuyé par M. Lemieux:

Que M. Miller et son avocat soient autorisés à demeurer à la barre de cette Chambre jusqu'à ce que l'honorable député de Grey-nord ait été en lieu d'éclairer la Chambre sur l'exactitude de la déclaration de M. Harvey portant que M. Miller n'avait point rendu, devant le comité des comptes publics, le témoignage qu'allègue la question posée au témoin par M. l'Orateur.

M. MEIGHEN: A mon avis, l'amendement n'en est pas un; c'est une négative directe et contraire au règlement.

M. l'ORATEUR: Relativement à la procédure régulière, il faut remarquer que May pose en principe qu'une négative directe opposée à une motion n'est pas un amendement, bien qu'elle puisse se déguiser sous une certaine phraséologie.

Des VOIX: Allons donc!

M. l'ORATEUR: M'appuyant sur autorité, je décide que cet amendement est contraire au règlement.

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: Je rappelle à l'honorable député qu'il n'est pas permis de discuter la décision de l'Orateur. L'honorable député ne saurait en appeler qu'à cette Chambre. . .

M. PUGSLEY: J'espère qu'il ne sera pas nécessaire de faire appel à cette Chambre. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. PUGSLEY: Un moment. Vous en convenez, monsieur l'Orateur, vous avez donné votre décision, sans. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Il faut appliquer rigoureusement le règlement, et s'il y a appel, c'est devant cette Chambre qu'il faut le porter.

M. PUGSLEY: Alors je désire en appeler à cette Chambre. Avant que la question soit mise aux voix, je désire. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: La motion ne souffre pas discussion.

(La motion de M. Pugsley, portant appel à la Chambre, est rejetée.)

M. MIDDLEBRO: Je désire présenter une motion; mais au préalable, je tiens à dire quelques mots au sujet des observations formulées par le député de Saint-Jean (M. Pugsley). L'honorable député ne s'est sans doute pas rendu compte de l'attitude qu'il prenait en opposant à la parole d'un député celle d'un homme cité devant la barre de cette Chambre. S'il se fût reporté au compte rendu officiel, il aurait constaté que j'y ai fait inscrire textuellement la preuve testimoniale sur laquelle j'ai appuyé la motion que j'ai présentée à cette Chambre Le témoignage rendu par M. R. C. Miller devant le comité des comptes publics porte que durant les années 1907 à 1911 le chiffre d'affaires de cette compagnie, sauf celles faites avec le Gouvernement fédéral, n'a guère dépassé $2,000. Aussi quand on posa carrément et loyalement la question au témoin devant le comité des comptes publics: "Qu'avez-vous fait de ces $41,026 que vous avez dépensés, dites-vous, pour obtenir ces entreprises de l'Etat?" On le voit, la question était loyalement posée. C'est une tâche bien désagréable qui s'impose à moi aujourd'hui, et cette question devrait faire l'objet des préoccupations de tous les députés. Ce n'est pas à proprement parler une affaire d'ordre ministériel; il s'agit de sauvegarder la dignité du plus haut tribunal du plus grand dominion de l'empire britannique. L'an dernier, le témoin fut cité devant le comité des comptes publics, et voici comment surgit cette affaire. A titre de président du comité des comptes publics, on me fit observer qu'un individu avait attesté sous la foi du serment qu'il avait versé cette somme, pour obtenir certaines entreprises de l'Etat.

Sir WILFRID LAURIER: Les observations de l'honorable député se rattachent-elles à quelque motion?

M. MIDDLEBRO: J'ai une motion sous les yeux; seulement j'étais en train de donner une explication au député de Saint-Jean.

Sir WILFRID LAURIER: Il faudrait nous donner la motion, au préalable.

M. MIDDLEBRO: C'est une question de privilège, tout au plus; mais si le chef de l'opposition y tient, je soumettrai la motion, quitte à baser mes observations sur cette motion.

Sir WILFRID LAURIER: Il faut que nous sachions de quoi il s'agit.

M. MIDDLEBRO: Mes observations roulent sur la motion que je vais présenter.

Des VOIX: Motion.

M. MIDDLEBRO: Le conseil à la barre dit. . .

Des VOIX: A l'ordre! motion!

M. l'ORATEUR: L'honorable député voudrait-il bien me transmettre la motion?

M. MIDDLEBRO propose, appuyé par M. Meighen:

Que cette Chambre, ayant examiné les déclarations faites par R. C. Miller et son conseil, à la barre de cette Chambre, le 18 et le 20 février courant, déclare que ces déclarations ne comportent pas la réponse voulue à la question que lui a posée monsieur l'Orateur auxdites dates, et que son refus de répondre à cette question constitue une atteinte portée aux privilèges du Parlement et rend ledit R. C. Miller coupable de désobéissance envers cette Chambre, et cette Chambre ordonne et décide que ledit R. C. Miller soit immédiatement arrêté par le sergent-d'armes et incarcéré dans la prison commune du comté de Carleton, située dans la ville d'Ottawa, en la province d'Ontario, jusqu'à la prorogation de cette Chambre, à moins qu'il n'en soit plus tôt libéré, et le gardien ou autre fonctionnaire préposé à ladite prison est autorisé en conséquence à recevoir ledit R. C. Miller en sa garde; et que monsieur l'Orateur lance immédiatement son mandat en conséquence.

M. MIDDLEBRO: Je disais donc, monsieur l'Orateur, que ce témoin avait été cité devant la Chambre, l'an dernier, afin de répondre à la question qui lui a été posée cette après-midi.

M. PUGSLEY: Je soulève la question de règlement. A mon avis, la Chambre ne saurait délibérer pareille motion, à moins qu'on en ait donné deux jours d'avis. Il convient d'observer le règlement, vu sur-

tout qu'il s'agit d'une question de haute importance, intéressant la liberté du sujet. Je signalerai à Votre Honneur l'article 40 du règlement.

M. l'ORATEUR: Je ne m'oppose nullement à ce que l'honorable député donne lecture du règlement; seulement, à mon avis, la motion est régulière. L'interrogation d'un témoin, à mon sens, autorise tout député à prendre la parole et à proposer sans avis préalable une résolution basée sur cette interrogatoire.

M. PUGSLEY: Voici dans quelle malheureuse posture je me trouve: c'est qu'on rend une décision contre moi avant que le tribunal ait entendu ma plaidoirie.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne saurait se considérer en si mauvaise posture, d'autant plus que j'ai déclaré qu'il pourrait donner lecture du règlement et j'ai pensé qu'il s'était désisté de son droit.

M. PUGSLEY: J'ai pris la parole sur une question de règlement et dit que je désirais appeler l'attention de Votre Honneur sur la règle 40; or, sans m'entendre, vous êtes passé outre et avez rendu votre décision.

Des VOIX: A l'ordre!

M. PUGSLEY: Tout député...

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: J'ai compris que l'honorable député disait: "Si c'est nécessaire, je donnerai lecture du règlement." Je répondis: "Que l'honorable député en donne lecture, s'il le désire"; mais j'ai cru qu'il se désistait de son droit.

M. PUGSLEY: Je n'avais nullement l'intention de renoncer à mon droit, et je suis étonné que Votre Honneur rende jugement, sans me mettre en lieu de faire l'exposé de ma thèse. En toute déférence pour Votre Honneur, je prétends que nous avons le droit de plaider notre cause.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'a pas encore donné lecture de cet article du règlement.

M. PUGSLEY: Voici la règle:

Il doit être donné un avis de deux jours d'une motion à l'effet d'obtenir permission de présenter un bill, de proposer une résolution ou une adresse tendant à la nomination d'un comité; le même avis doit être donné avant de poser une question. Mais cette règle ne s'applique pas aux bills après leur présentation, ni aux bills privés, ni aux heures d'ouverture ou de la clôture des séances de la Chambre. Cet avis doit être déposé sur la table avant cinq heures de l'après-midi et imprimé dans le procès-verbal du même jour.

Or, il s'agit ici d'une résolution. La règle 39 dit:

Une motion peut être faite, du consentement unanime de la Chambre, sans avis préalable.

Ici ce n'est pas le cas, car il n'y a pas eu consentement unanime. Je prétends que la règle 40 est applicable ici.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. PUGSLEY: Pourquoi les honorables députés crient-ils à l'ordre? Je discute une question de règlement et je prétends qu'il est nécessaire de donner un avis de deux jours pour discuter cette motion. Que propose-t-on de faire? Le témoin est sous la garde du sergent-d'armes. Les privilèges de la Chambre ne sont pas en danger ni en péril. Il n'y a aucun motif pour agir immédiatement ou pour violer les règles de la Chambre qui exige un avis de deux jours pour une motion de ce genre qui a été faite pour la protection de la minorité et pour ceux dont les intérêts pourraient être soumis à l'examen de la Chambre. Sans le moindre avis, sans donner au témoin ou à son avocat une occasion de présenter des explications à la Chambre, par pétition ou autrement, mon honorable ami, en violation de l'esprit de notre règlement—assurément en violation de l'article 40—propose de faire adopter cette importante motion, de demander à la Chambre de prendre une décision sans donner à ses membres l'occasion d'examiner la cause ou d'étudier la déclaration faite par l'avocat de M. Miller, sans donner, comme je l'ai dit, aux honorables députés l'occasion de décider s'il est juste et convenable que cette motion soit adoptée.

Il peut se soulever des questions sur les quelles les honorables députés aimeraient à avoir des renseignements—comme par exemple quels sont les pouvoirs de la Chambre si elle peut donner au sergent-d'armes des instructions relativement à la garde sous laquelle le témoin sera placé. C'est une question très importante. Nous établissons un précédent pour des années à venir. Assurément ce n'est pas un cas pour lequel nous devrions nous écarter de la lettre et de l'esprit de la règle 40 qui si longtemps a gouverné les débats de la Chambre et qui devrait toujours les gouverner sauf dans les occasions extraordinaires, quand on demande le consentement unanime de la Chambre.

M. MIDDLEBRO: Dans le cas de McGreevey et de Connolly, le témoin a été cité à la barre de la Chambre, comme dans le cas actuel. Son cas fut examiné et le même jour, sir John Thompson proposa de passer à l'ordre du jour de la Chambre après qu'il se fût retiré.

M. PUGSLEY: A-t-on soulevé une objection à ce moment?

M. BOYCE (Algoma): Je voudrais aussi rappeler à la Chambre que la même question de rappel au règlement a été soulevée avant-hier par le chef de l'opposition quand le témoin a comparu à la barre de la Chambre. Mon très honorable ami a soulevé l'ob-

jection en vertu du même règlement qui vous est soumis, à savoir qu'aucune motion ne pouvait être faite pour commettre le prisonnier à la barre à votre garde ou à celle du sergent-d'armes sans l'avis de deux jours prévu par cette règle et vous avez décidé, très régulièrement, monsieur l'Orateur, que le rappel au règlement n'était pas admissible. Permettez-moi de rappeler à mon très honorable ami et au député de Saint-Jean un cas qui s'est passé en 1905 quand un journaliste a comparu à la barre de la Chambre lorsque mon très honorable ami dirigeait le ministère. Aucune objection de ce genre n'a été soulevée. Toute l'affaire a été réglée en deux heures et mon très honorable ami a présenté une résolution pour autoriser l'Orateur a régler l'incident, à réprimander le journaliste et à le libérer de toute détention. On a jamais prétendu un seul instant qu'un avis devait être donné pour se conformer aux règles de la Chambre et permettez-moi de rappeler à mon honorable ami, qui est familier plus que quiconque avec les règles de la Chambre, qu'il badine à propos d'une question très sérieuse. La dignité de la Chambre est mise en jeu, et présenter sans cesse des objections en soulevant des questions de règlement qui ont déjà été décidées par des précédents. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député s'écarte un peu de la discussion d'un rappel au règlement.

Sir WILFRID LAURIER: Qu'il me soit permis de rafraîchir la mémoire de mon honorable ami. L'autre jour un rapport du comité des comptes publics a été présenté à la Chambre. J'ai soulevé l'objection de savoir s'il devait être considéré sans un avis préalable, et en réponse à des déclarations de la droite, j'ai dit que je me souvenais de nombreux cas décidant d'une façon ou de l'autre. Quelquefois un rapport était accepté sans avis et dans d'autres occasions un avis était exigé. Dans ce cas particulier, si je m'en souviens bien, il y a eu un rapport précédent fait sur la question par le président du comité des comptes publics. J'ai attiré votre attention à ce moment et le rapport a été renvoyé à un autre jour pour défaut d'avis. Les textes sont remplis de questions de ce genre, pour savoir si un rapport de comité peut être pris en considération le jour où il a été déposé et je vous laisse le soin de vérifier et de juger que dans beaucoup de cas il a été décidé que nous le pouvions et dans d'autres cas que nous ne le pouvions pas. J'avais l'intention un jour de faire trancher la question de façon à avoir une règle précise pour nous guider. Mais les cas ne sont pas du tout analogues. Celui dont on a parlé ne ressemble pas au cas actuel.

M. BOYCE.

M. BORDEN: Il me semble que la motion et très régulière comme question de privilège parce qu'elle découle des procédures déjà adoptées par la Chambre. Si la prétention de l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) était admise, il s'en suivrait nécessairement que si une série de questions devaient être posées à un témoin, chacune de ces questions devrait être décidée par une motion de la Chambre et la Chambre devrait s'ajourner pendant deux ou trois jours entre deux questions, de façon à permettre de donner un avis de deux jours. C'est une absurdité si évidente que l'honorable député de Saint-Jean ne voudrait pas prétendre qu'on devrait suivre cette procédure. Il me semble que la motion est très régulière pour les motifs donnés. L'autre considération présentée par l'honorable député n'était pas une question de règlement, mais elle tendait à savoir si l'affaire devait être examinée immédiatement ou remise à un autre jour. C'est une question qui est laissée à la direction de la Chambre, mais elle ne touche pas au règlement.

M. l'ORATEUR: Je crois que la procédure adoptée pour faire cette motion est strictement conforme au règlement. Il s'agit d'une atteinte aux privilèges de la Chambre et la règle 45 dit:

Chaque fois qu'il s'élève une question de privilège, elle est immédiatement prise en considération.

Et toute motion ou résolution de la Chambre présentée à ce sujet est proposée sans avis de motion. A ma connaissance personnelle, car je faisais alors partie de la Chambre, je me souviens parfaitement des procédures suivies dans le cas où M. Dunn a été cité à la barre de la Chambre. Les questions étaient écrites par M. Weldon, C.R., membre de la Chambre, et chaque question était passée à l'Orateur, soumise à la Chambre et, une fois agréée par elle, posée à l'inculpé à la barre. Aucune objection n'a été soulevée à propos de la nécessité de donner un avis de motion avant que cela ne fût fait. La même procédure a été exactement suivie dans le cas de M. Greevy. Je faisais partie de la Chambre alors et je me souviens très bien de ce qui s'est passé alors ; j'ai pris d'ailleurs la peine d'examiner le cas depuis. Je pourrais en outre citer plusieurs précédents anglais qui sont d'accord avec cette procédure et qui la justifient. Je crois donc que l'objection de mon honorable ami n'est pas recevable.

M. OLIVER: Comme je n'appartiens pas à la confrérie des avocats, mais que je suis un citoyen simple et ordinaire du pays, je tiens à dire que cela me paraît être un cas qui sort absolument de l'ordinaire.

Quelques DEPUTES: A l'ordre !

M. l'ORATEUR: A l'ordre ! On a soulevé une question de règlement pour savoir si cette motion pouvait être discutée par la Chambre sans un avis de deux jours. Il s'agissait d'un rappel au règlement. J'ai décidé que l'objection n'était pas recevable. L'honorable député de Grey-nord a la parole.

M. MIDDLEBRO: Quand j'ai été interrompu par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), je parlais de la bonne foi des témoins. Il y a un an, quand cette question a été soumise à mon attention comme président du comité des comptes publics, le témoin reçut l'ordre de se présenter devant le comité. On lui paya ses frais de témoin et il reçut une sommation dans la forme ordinaire. Il ne se présenta pas devant le comité et conséquemment je présentai une motion à la Chambre pour qu'il soit cité à la barre. Nous n'avons pu lui signifier cet ordre parce qu'il a été impossible de le trouver à Montréal et par suite nous n'avons pu le traduire à la barre de la Chambre durant la session dernière. Quand il parut devant le comité à cette session, on lui demanda pourquoi il ne s'était pas présenté l'an dernier et il déclara qu'il était malade. Lorsqu'on lui demanda pourquoi il n'avait pas envoyé d'avis, pourquoi il n'avait pas eu la simple politesse de m'informer qu'il était indisposé, il ne donna pas de raison, mais dit simplement: Je ne l'ai pas fait. Cela nous amène à l'heure actuelle. Il est amené devant le comité, on lui donne toute facilité de faire une déclaration relative à la personne à laquelle il aurait payé les deniers pour s'assurer ces contrats. Au comité, il a dit qu'il ne le fera pas parce que cela pouvait avoir une influence personnelle sur ses affaires privées, parce qu'il était en procès et que cela pouvait influencer la décision du procès s'il donnait une réponse. L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) insistant pour connaître de quel procès il s'agissait, il admit qu'une action lui avait été intentée par sa compagnie pour lui faire rendre compte de ces $41,000. Il a admis que le jugement avait été rendu contre lui et que le tribunal avait décidé qu'il devait rendre compte de ces $41,000. Il admit aussi qu'il avait porté la cause en appel. L'honorable député de Portage-la-Prairie lui dit que puisqu'il y avait eu appel tout témoignage qu'il pourrait donner devant le comité, même s'il n'était pas privilégié, ne pourrait pas affecter l'appel qui ne serait entendu que sur les témoignages déjà rendus.

On a également fait remarquer au témoin que même si la cause n'était pas portée en appel, même si l'enquête pouvait être rouverte, on ne pourrait pas se servir des dépositions données devant un comité de cette Chambre elle-même. La loi établit des peines contre ceux qui oseraient se servir devant un tribunal de la déposition d'un témoin donnée devant la Chambre.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance d'indiquer où cela se trouve dans la loi?

M. MIDDLEBRO: Devant le comité des comtes publics, l'autre jour, on a donné une autre raison pour excuser le témoin de ne pas répondre; on a prétendu que sa réponse pourrait l'incriminer. Quand il a comparu à la barre de la Chambre, il a déclaré, par l'entremise de son avocat, qu'une des raisons qu'il avait de ne pas répondre était que sa réponse pourrait être de nature à l'incriminer. La preuve que notre attitude était parfaitement justifiée, c'est que le témoin déclare aujourd'hui que sa réponse ne l'incriminerait pas.

J'arrive maintenant à la deuxième partie de la question. Il allègue que sa réponse pourrait nuire à ses affaires privées. J'ai déjà dit, ici même, et devant le comité, lorsque j'ai rendu ma décision, que si un témoin sommé de comparaître devant le comité des comptes publics ou devant tout autre comité de la Chambre, ou traduit à la barre de la Chambre, peut empêcher une enquête ordonnée par le Parlement sur l'emploi des deniers publics, en disant que sa réponse pourrait nuire à ses affaires privées, autant vaudrait abolir les comités parlementaires.

Le témoin dit qu'une poursuite a été intentée devant les tribunaux civils. Ce n'est pas devant la cour d'assise qu'il est poursuivi; s'il avait à répondre à une accusation criminelle, il y aurait peut être quelques raisons à se montrer indulgent à son égard, mais il s'agit d'une poursuite civile et le Parlement est le plus haut tribunal du pays, en matière civile comme en matière criminelle. Si la raison qu'il donne était admise, il pourrait se présenter devant un tribunal et refuser de répondre, sous prétexte qu'il a un procès pendant, devant une autre cour. Cette excuse ne serait pas acceptée. Le témoin est tenu de dire la vérité, surtout si la réponse n'est pas de nature à l'incriminer.

Il s'agit simplement, en l'occurence, d'affirmer un ancien et honorable privilège de la Chambre des communes. C'est la première fois depuis la confédération que la Chambre se trouve dans l'obligation de condamner un témoin récalcitrant à l'emprisonnement. Chaque fois que quelqu'un a été traduit à la barre de la Chambre, il s'est soumis à sa décision. Dans le cas actuel, le témoin refuse d'accepter la décision de la Chambre et que devons-nous faire? Pouvons-nous nous croiser les bras et dire à cet homme: Vous êtes le maître; vous n'êtes pas tenu de répondre à cette question; le comité des comptes publics n'a aucune autorité; il n'a pas le pouvoir de donner une sanction à ses décisions si vous ne voulez

pas répondre à la question, vous n'avez qu'à le dire et nous ne pourrons rien faire.

Pouvons-nous agir ainsi? Se trouvera-t-il un seul membre de cette Chambre pour prétendre que c'est cette attitude que nous devons prendre? La question se pose clairement: une personne traduite à la barre de la Chambre a défié son autorité et il ne nous reste plus qu'à lui appliquer la peine que cette Chambre croira devoir lui appliquer. Nous avons plusieurs précédents pour nous guider sur ce point. J'en citerai quelques-uns, pour démontrer que cette procédure n'a rien d'extraordinaire dans les pays de juridiction anglaise, où les règles parlementaires sont observées. Je citerai d'abord ce que dit Bourinot à la page 158:

Il est clairement établi que le pouvoir d'emprisonnement pour insubordination appartient à tout tribunal et plus particulièrement aux deux Chambres du Parlement, comme un droit essentiel au maintien de leurs droits et privilèges; il est clairement établi que les autres tribunaux n'ont pas le droit d'intervenir dans les privilèges des Chambres du Parlement, dans une condamnation d'emprisonnement prononcée pour un délit que le Parlement a jugé être une violation de ses privilèges; il est clairement établi que les tribunaux ne peuvent pas s'enquérir de la forme de la condamnation, même si elle prêtait à discussion pour cause d'irrégularités; il est clairement établi que lorsque les Chambres décident qu'un acte quelconque constitue une violation de leurs privilèges, la décision devient une condamnation et que la condamnation entraîne l'exécution.

Sir Erskine May dit:

Le pouvoir d'emprisonnement avec toute l'autorité que peut donner la loi, étant établi, il devient la clef de voûte des privilèges du Parlement; et s'il est dit dans le mandat que la personne qui doit être arrêtée a enfreint ces privilèges, les tribunaux n'ont pas qualité pour s'enquérir des considérants du jugement et doivent laisser la personne condamnée subir la peine prononcée par les Communes, la Chambre du Parlement qui l'a condamnée.

Le même auteur ajoute ceci:

Le délinquant peut être élargi en aucun temps, au moyen d'une pétition dans laquelle il exprime le regret de sa faute.

Dans son traité sur la procédure parlementaire, May rapporte le cas suivant:

Dans la cause de sir Francis Burdett, en 1810, on a mis en doute le droit du Sergent-d'Armes de pénétrer de force dans la demeure privée d'une personne contre laquelle l'Orateur avait lancé un mandat. Le Sergent-d'Armes, dans l'exécution du mandat, avait été expulsé par la force de la demeure privée de sir Francis Burdett. Le procureur général fut invité à donner son opinion pour décider si le Sergent-d'Armes avait le droit de forcer la porte extérieure ou intérieure de la demeure privée de sir Francis Burdett, ou de toute maison dans laquelle on a raison de soupçonner qu'il se cache, en vue d'opérer son arrestation; pour décider si le Sergent-d'Armes est autorisé à s'assurer le concours d'une force civile ou militaire suffisante, ladite force agissant sous la direction d'un magistrat civil; pour décider si cette procédure pourrait être suivie aussi bien la nuit que le jour.

A toutes ces questions le procureur général répondit dans l'affirmative, sauf à la dernière; agissant en conformité de cette opinion, le sergent-d'armes força la porte, traversa l'allée et conduisit son prisonnier à la Tour, avec l'aide d'une force militaire. Sir Francis Burdett intenta des poursuites à l'Orateur et au sergent-d'armes devant la cour du banc du Roi et les jugements ont été rendus en faveur des défendeurs.

Le 15 décembre 1876, un nommé George King a été emprisonné à Newgate pendant six mois, pour avoir publié un écrit libelleux.

Le pouvoir de la Chambre de condamner l'auteur des libelles fut contesté devant la cour du banc du Roi, en 1811, par sir Francis Burdett, mais il fut confirmé par tous les juges du tribunal, sans qu'un seul eût exprimé un doute... En 1821, l'auteur d'un entrefilet dans le journal "John Bull" fut emprisonné à Newgate, parce que cet écrit contenait un libelle contre un membre de la Chambre...

A la page 90, May dit encore:

L'une ou l'autre Chambre peuvent punir pendant une session, des délits commis pendant une session antérieure. En 1879, C. E. Grissell ayant négligé de se présenter devant la Chambre pour répondre à une accusation de violation de privilèges, fut condamné à être mis sous la garde du sergent-d'armes, mais il se déroba à l'exécution du mandat de l'Orateur, en passant à l'étranger; il ne revint que deux jours avant la clôture de la session et il fut emprisonné à Newgate. Le 2 mars 1880, il présenta une pétition par laquelle il se mettait à la disposition de la Chambre et le sergent-d'armes reçut l'ordre de le prendre sous sa garde. Ayant été mis en arrestation, il fut commis à la garde du sergent-d'armes et le lendemain, toujours sous la garde du sergent-d'armes, il fut traduit devant la Chambre; ses excuses n'ayant pas satisfait la Chambre, et vu qu'il s'était dérobé à la punition de son offense jusqu'à la clôture de la session précédente, il fut condamné à être emprisonné à Newgate.

Sir Erskine May dit encore:

La coutume moderne de la Chambre des communes est de confier les délinquants à la garde du sergent-d'armes à Newgate ou dans la Tour, à la discrétion de la Chambre; et d'y détenir les délinquants jusqu'à ce qu'ils présentent une pétition demandant leur élargissement et exprimant le regret de leurs offenses; ou jusqu'à ce que, sur motion déposée devant la Chambre, il soit décidé de les remettre en liberté.

Je pourrais citer sept ou huit autres cas, mais je ne veux pas fatiguer la Chambre Je rapporterai seulement quelques précédents canadiens. Dans son ouvrage intitulé "Les pouvoirs du parlement" M. J. S. Watson rapporte un cas survenu dans l'ancienne province du Canada, en l'année 1812. Le procès-verbal contient ce qui suit:

La Chambre autorisa alors M. Samuel Street, l'Orateur, à remettre son mandat au sergent-d'armes pour l'arrestation de M. Robert Nichol, du canton de Woodhouse, pour répondre à certaines choses qui lui étaient reprochées concernant les privilèges de la Chambre qu'il était accusé d'avoir violés, et pour recevoir la décision de la Chambre sur cette accusation. Le 26 février, M. Robert Nichol fut traduit à la barre de la Chambre.

M. Sovereign, un membre de la Chambre, rapporta certaines paroles prononcées en sa présence par M. Nichol et qui étaient injurieuses pour la Chambre d'assemblée. M. Willcocks, un autre membre, déposa dans le même sens que M. Sovereign.

M. Nichol fut alors entendu et il fut décidé:

Que M. Nichol, en plus de sa première offense, avait violé les privilèges de la Chambre en lui niant le droit de condamner un délinquant qu'elle avait déclaré coupable d'une violation de privilège;

Que M. Nichol soit emprisonné dans la prison commune du district, durant le bon plaisir de la Chambre, et que l'Orateur décerne un mandat à cette fin.

Le même auteur cite encore le cas de MM. Coffin et Givens:

Il est proposé que M. Nathaniel Coffin, adjudant général de la milice, et M. James Givens, surintendant des affaires indiennes, ayant été sommés de comparaître devant le comité et ne s'étant pas conformé à cet ordre, ils soient appréhendés et traduits à la barre de la Chambre, pour répondre à cette accusation.

La motion est adoptée... Le sergent-d'armes fait rapport de ce qu'il a fait, en exécution du mandat de l'Orateur, et dit que les deux délinquants ont refusé de se laisser arrêter; le rapport du sergent-da'rmes est entré dans le journal de la Chambre, à l'unanimité. Les délinquants comparaissent à la barre et invités à exposer leur défense, ils expliquent séparément les raisons de leur refus; leurs explications sont prises par écrit et consignées au procès-verbal de la Chambre. Il est fait motion que James Givens s'étant rendu coupable de violation des privilèges de la Chambre, l'Orateur lance un mandat pour l'emprisonner dans la prison de York, jusqu'à la fin de la présente session. Plusieurs amendements sont rejetés et la motion est adoptée. Une motion semblable, concernant Nathaniel Coffin, est adoptée.

M. GUTHRIE: En quelle année cela se passait-il?

M. MIDDLEBRO: La date n'est pas donnée ici. L'affaire précédente se passait en 1812 et je suppose que celle-ci a eu lieu en 1815. En 1839, eut lieu l'affaire d'Allan McNab qui est rapportée comme suit:

Il est proposé qu'Allan N. McNab ayant refusé de répondre à certaines questions qui lui ont été posées par le comité, concernant l'attentat d'Hamilton, et ayant commis d'autres actes répréhensibles, soit déclaré coupable de violation des privilèges de cette Chambre. La motion est adoptée et l'Orateur devra émettre un mandat pour son arrestation.

On l'assigne à la barre et on lui demande de faire connaître ses moyens de défense, ce qu'il fait. Motion est faite que M. MacNab soit libéré: contre-proposition qu'il soit détenu dans la prison d'York, suivant le bon plaisir de la Chambre, adoptée. L'Orateur soumet un ordre d'incarcération qui est approuvé par la Chambre. Monsieur l'Orateur fait rapport d'une lettre de M. MacNab relative à son emprisonnement.

Appel fut interjeté de cette décision et le juge en chef déclara que:

La Chambre d'Assemblée de cette province a, d'après la constitution, le droit de faire comparaître devant elle ces personnes dans le but d'obtenir d'elles des renseignements dont elle a besoin; si la Chambre déclare que l'attitude de telles personnes, en répondant ou en refusant de répondre aux questions que lui pose un comité spécialement chargé de telle enquête, constitue une insulte voulue, elle a le droit de les emprisonner.

Je rappellerai à la Chambre un cas qui s'est présenté récemment à la Nouvelle-Ecosse; il a été décidé alors, si l'on en croit les Law Reports, causes portées en appel, année 1896, page 600, que:

Le statut accorde à la Chambre d'Assemblée de cette province le droit d'assigner devant elle des personnes dans le but d'obtenir des renseignements de ces derniers, et que si la Chambre juge que la conduite de telles personnes en répondant ou en refusant de répondre aux questions que lui pose un comité, constitue un mépris de cour, elle a le droit de les faire emprisonner.

Le lord chancelier Halsebury a déclaré à ce propos:

On ne nie pas que le défendeur ait intentionnellement désobéi à l'ordre de la Chambre. Il fut, en conséquence, mis en état d'arrestation suivant l'ordre de la Chambre et, après qu'il eût été traduit à la barre de la Chambre, on décida qu'il s'était rendu coupable d'insulte envers la Chambre et il fut incarcéré durant quarante-huit heures à la prison commune d'Halifax.

Je pourrais citer plusieurs autres autorités, mais je ne veux pas occuper plus longtemps l'attention de la Chambre.

M. GUTHRIE: Les cas cités par mon honorable ami se sont tous produits lorsque les assemblées législatives ou les législatures ont condamné des coupables à la détention dans des prisons qui relevaient de leur juridiction. Cette motion demande que le coupable—si coupable il y a—soit incarcéré à la prison commune du comté de Carleton, institution qui se trouve sous la haute main, non de cette Chambre, mais du gouvernement provincial de l'Ontario. L'honorable député peut-il citer un seul cas où ce Parlement a tenu cette attitude, ou lui est-il possible d'indiquer une prison quelconque qui tombe sous l'autorité de cette Chambre en qualité de prison dans laquelle elle peut ordonner qu'un homme coupable du délit dont il est question, soit incarcéré?

M. MIDDLEBRO: D'après le droit commun, la prison commune—et c'est pour cela qu'on lui donne ce qualificatif—est établi pour recevoir les personnes qui se sont rendues coupables d'un crime quelconque, à moins que d'autres stipulations se rapportant à des cas particulièrement énumérés, n'ordonnent qu'elles soient dirigées sur une autre prison.

M. GUTHRIE: Il ne s'agit pas ici de crime.

M. MIDDLEBRO: Ainsi, par exemple, si ces personnes sont condamnées à une détention dont la durée dépassera deux ans, elles sont dirigées sur le pénitencier de Kingston. Cette Chambre a le droit d'imposer une sentence d'après l'article 1056 du chapitre 146 des Statuts revisés.

Tout individu condamné à un emprisonnement de moins de deux ans doit, si nulle autre place n'est formellement exprimée, être condamné à être incarcéré dans la prison commune du district, comté ou lieu où la sentence est prononcée, ou, s'il n'y a pas de prison commune, dans la prison la plus voisine de cette localité, ou dans quelque autre prison ou lieu de détention.

M. GUTHRIE: C'est une disposition du Code criminel.

M. MIDDLEBRO: C'est une simple application du droit commun. Je n'hésite aucunement à dire que la motion est parfaitement conforme à la loi et que l'on peut facilement en démontrer le bien fondé. C'est la seule motion que nous pouvons soumettre, si nous tenons à maintenir la dignité de la Chambre des communes.

M. PUGSLEY: J'aimerais demander à l'honorable député s'il pourrait me faire voir le statut auquel il fait allusion et qui, selon lui, édicte que tout témoignage donné par quelqu'un devant cette Chambre, ne peut servir, en cette qualité, devant les tribunaux.

M. MIDDLEBRO: Je ne dis pas que le statut mentionne ce détail. Inutile pour mon honorable ami de se montrer si méticuleux et si perspicace. J'affirme que, d'après les règlements du Parlement qui sont la loi et qui sont basés sur les précédents du parlement britannique qui sont également ceux que nous devons suivre ici, s'il faut en croire cet article—que j'ai cité—du chapitre 10 des Statuts revisés de 1906 et aussi, je crois, l'article 3 de la loi constitutionnelle, tous les privilèges et les droits dont jouit la Chambre des communes britanniques ont été octroyés à ce Parlement, de sorte que nous avons ce plein et libre pouvoir que possède le parlement de la Grande-Bretagne en tout ce qui a trait à la procédure parlementaire.

M. PUGSLEY: Je regrette que sa mémoire fasse commettre ces erreurs à l'honorable député. Mon honorable ami a affirmé d'une façon positive hier. . .

Une VOIX: Avant-hier.

Plusieurs VOIX: Oh! oh!

M. PUGSLEY: Disons avant hier, mais il importe peu, en somme, que ce fût hier ou avant-hier, mais je dirai que la dernière fois que cette question fut soulevée en cette Chambre, mon honorable ami a déclaré positivement qu'il existait un statut qui stipulait qu'on ne pouvait se servir contre elle du témoignage qu'une personne aurait donné à la barre de la Chambre. Bien que mon honorable ami fût presque certain alors qu'un statut existait à cet effet, il vient nous avouer maintenant qu'il n'entendait pas dire que cette loi existait, mais qu'il avait voulu parler des règlements qui guident le parlement britannique et que notre propre Parlement doit suivre.

M. MIDDLEBRO: Et qui font loi en ce pays.

M. PUGSLEY: C'est là ce dont on peut douter. La question s'est soulevée à la Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick et il fut décidé que les législatures ne possédaient pas tous les privilèges et tous les droits dont jouissent le parlement impérial et dont l'un consistait à décréter l'emprisonnement pour refus de répondre. Je crois ne pas me tromper en disant que la législature n'a pas ce pouvoir.

M. HAZEN: Mon honorable ami se rappelle-t-il le cas auquel il fait allusion?

M. PUGSLEY: Non, mais je crois que mon honorable ami pourra le trouver. Il s'est produit sous la forme d'une requête à une cour de justice, soit de la Nouvelle-Ecosse, soit du Nouveau-Brunswick. J'aimerais demander au très honorable premier ministre (M. Borden) s'il ne croit pas que cette question revêt une importance telle qu'on puisse en remettre l'étude à deux jours.

Quelques VOIX: Non! non!

M. PUGSLEY: Les honorables députés disent: "Non". Dans ce cas, me permettra-t-on de donner ce conseil? Je ne connais pas M. Miller; je n'ai jamais entendu parler de lui et je n'ai eu connaissance de cette affaire que lorsqu'il en a été question au comité des comptes publics. Je n'ai aucune raison de m'intéresser spécialement à lui; cependant, en ma qualité de membre de cette Chambre, je dois tenir à ce que l'on prenne toutes les précautions voulues lorsqu'il s'agit de la liberté d'un citoyen, et à ce que nous n'arrêtions pas, à la légère, l'attitude qu'il nous incombe de tenir. Ainsi qu'on l'a dit avec beaucoup de vérité, ce Parlement est le tribunal suprême du pays. S'il nous arrive de commettre des erreurs et d'envoyer à tort un

homme en prison, il est probable que ce dernier se trouve dans l'impossibilité de s'adresser à une cour de justice quelconque pour réclamer qu'on lui rende justice, parce que le Parlement est le plus haut tribunal du pays. S'il en est ainsi, je demande à mon très honorable ami de me dire s'il doit demander aux membres de cette Chambre de se prononcer sur cette question avant qu'il ne nous ait fourni à tous l'occasion de prendre connaissance du témoignage que M. Miller a rendu au comité des comptes publics; d'étudier la déclaration très importante faite par M. Harvey, avocat de l'inculpé à la barre, et aussi d'examiner quel droit nous avons d'envoyer cet homme à la prison commune.

Ce sont toutes là des questions importantes, en vérité. Un détail dont il faut certainement tenir compte dans le cas soumis à la Chambre, semble résumer la preuve établie au comité des comptes publics. Il se rattache à une question posée au témoin, question à laquelle—j'ose le dire—celui-ci ne serait pas tenu de répondre, si l'enquête se poursuivait devant une cour de justice ordinaire, si j'ai bien lu la preuve établie au comité des comptes publics. Je prierai mon honorable ami de Grey-nord de me dire si l'on a demandé au témoin, au comité des comptes publics, de répondre à une question redigée dans les termes mêmes que comporte celle que vous lui avez posée ici même, monsieur l'Orateur.

M. MIDDLEBRO: Je n'ai pas écrit cette question mot à mot, mais j'ai tenu compte de ce que le témoin a juré; cependant, la substance en reste la même.

M. PUGSLEY: Je dis qu'il importe grandement et même qu'il est du devoir de chacun des membres de cette Chambre d'examiner avec soin ce détail. On nous demande aujourd'hui, par la motion déposée par l'honorable représentant de Grey-nord, d'ignorer la liberté d'un sujet britannique; on nous invite d'exercer les pouvoirs du plus haut tribunal du pays pour envoyer quelqu'un en prison, parce qu'il a refusé de répondre à une question qu'on lui a posée par votre intermédiaire, monsieur l'Orateur, question où il est dit que cet homme a juré qu'il a fait une certaine affirmation au comité des comptes publics après avoir prêté serment. Son procureur a comparu à la barre de cette Chambre; il a affirmé que le témoin n'avait jamais fait de déclaration semblable; il a déclaré qu'on vous a demandé, monsieur l'Orateur, de mettre vous-même dans la bouche de ce témoin certains mots comme ayant été dits sous serment au comité des comptes publics, ce qu'il nie formellement, en sa qualité d'avocat de l'inculpé. Mon très honorable ami me permettra-t-il de lui demander s'il ne s'agit pas ici d'une question qui s'impose, par son importance, à l'étude sérieuse de la Chambre? Dans l'affirmative et parce qu'il ne s'agit pas d'une question de parti, nous devrions tous tomber d'accord pour maintenir la dignité du Parlement. (Exclamations.) Pour les honorables membres de la droite, la liberté du sujet britannique est une affaire sans importance; à leurs yeux, c'est une question insignifiante d'envoyer un homme en prison; il leur semble qu'on ne doit pas même consacrer une minute à l'étude de cette question et qu'il n'est pas nécessaire de prendre connaissance du dossier. Ils estiment qu'il est de leur devoir d'accepter la déclaration du représentant de Grey-nord et de prendre attitude, sans même se donner la peine de parcourir eux-mêmes le dossier. Comment! mais la moindre cour de juridiction inférieure du pays ne se permettrait pas d'agir de cette façon. Si, devant une cour de justice quelconque du Canada, l'avocat d'un accusé se levait pour déclarer que les faits ne sont pas tels que le dit le représentant de la couronne, le tribunal demanderait quelques jours sur l'exactitude de la déclaration faite par le procureur du prisonnier. Dans le cas qui nous occupe, l'avocat de l'inculpé a déclaré que son client n'a pas fait la déclaration qu'on vons a demandée, à vous, monsieur l'Orateur, de dire qu'il a faite au comité des comptes publics et que vous, n'ayant pas la preuve établie au comité des comptes publics, avez posée au témion. N'est-il pas juste qu'on nous fournisse l'occasion d'élucider ce point?

N'est-il pas juste que nous demandions à l'avocat du prévenu sur quoi il base cette déclaration, sur quelle preuve il s'appuie pour dire que le député de Grey-nord a prié M. l'Orateur d'attribuer au témoin ce qu'il n'a pas dit? Certes, la justice et les convenances ordinaires exigent que nous prenions le temps qu'il faut pour nous enquérir à ce sujet et déterminer ce qui est vrai.

L'honorable député se plaint que je me sois plutôt arrêté aux dires du prévenu qu'à ceux d'un membre de cette Chambre. C'est ce que je n'ai pas fait. J'ai pris la déclaration d'un homme qui est conseil du roi dans une des provinces du Canada et dont la position vaut ou devrait valoir celle d'un député. Cela ne signifie pas du tout que le député de Grey-nord ait voulu induire la Chambre en erreur. Je n'ai jamais songé à le prétendre. Mais quand un éminent conseil du roi comparaît à la barre de cette Chambre et nous dit que son client n'a pas prononcé devant le comité des comptes publics les paroles que le député de Grey-nord cherche à lui faire attribuer par vous, monsieur l'Orateur, voilà qui est sérieux et digne de notre plus grande attention.

Je prierai mon honorable ami de me permettre de proposer le renvoi de la suite du débat afin que nous puissions étudier

ce point avec soin et arriver à une conclusion conforme à la justice.

M. BORDEN: Je ne voudrais pas intervenir à cette phase-ci du débat. Il vaut peut-être mieux attendre pour discuter ce point, mon honorable ami devrait plutôt terminer son discours maintenant et céder la parole aux autres députés qui désirent présenter des observations à la Chambre à ce sujet.

M. PUGSLEY: Je désire examiner avec soin le dossier et tout ce qui se rattache à la cause. Si je dois terminer maintenant mon discours, je n'aurai plus droit de parler.

M. BORDEN: Mon honorable ami pourra faire d'autres observations, s'il le désire.

M. PUGSLEY: Je remercie mon honorable ami le premier ministre. Je voudrais citer le témoignage qui a été rendu, tel qu'il paraît aux pages 3563-3564 (v.f.) des Débats. C'est le témoignage communiqué à la Chambre le 17 du courant par le député de Grey-nord. Le voici:

D. Et à partir du 31 mars 1907, et jusqu'à l'expiration de vos pouvoirs de président, la compagnie fit des affaires avec le gouvernement pour environ $117,000,00?

R. Bien, je ne puis pas dire si cela est exact ou non, mais je crois que ce l'est.

Q. Vous croyez que c'est exact?—R. Oui.

Q. La preuve démontra, M. Miller, qu'une résolution avait été prise par les directeurs de la "Diamond Light and Heating Company" au mois de juin, je crois, de 1907, vous autorisant, à titre de président, à dépenser de l'argent pour obtenir des commandes; vous rappelez-vous cette résolution?—R. Oui.

Q. Avez-vous avec vous les livres de la compagnie?—R. Non.

Q. Ils ne sont pas maintenant en votre possession?—R. Non.

Q. Vous rappelez-vous cette résolution?—R. Oui.

Q. Cette résolution fut-elle adoptée à votre demande?—R. Oui.

Q. Je crois savoir que vous avez représenté aux directeurs qu'il a fallu beaucoup d'argent pour obtenir ces affaires.—R. J'ai représenté qu'il serait nécessaire de dépenser de l'argent pour obtenir des affaires.

Q. Avez-vous expliqué pourquoi il serait nécessaire de dépenser de l'argent pour obtenir les affaires que vous désiriez?—R. Non, pas en détail, jusqu'à un certain point. Je ne me rappelle pas exactement quelle explication leur a été donnée.

Q. Quelle explication avez-vous donné en termes généraux?—Je ne pourrais pas dire. Je ne me rappelle pas quelle explication j'ai donnée.

Q. Vous avez simplement dit aux directeurs qu'il fallait de l'argent pour obtenir les affaires?—R. Je ne pourrais pas me rappeler ce que j'ai dit.

Q. Pouvez-vous vous rappeler autre chose?—Non, Je ne crois pas qu'il y ait eu aucune explication donnée en détail.

Q. Vous avez simplement dit qu'il fallait de l'argent pour obtenir ces affaires, et, à la suite de cela, ils ont voté une résolution vous autorisant à dépenser l'argent nécessaire?—R. Oui, pour utiliser tout l'argent que je jugerais nécessaire afin d'obtenir ces affaires.

Q. Cela se passait en juin 1907, et c'est entre la date de cette résolution et la fin de votre présidence que les affaires se sont élevées au chiffre énoncé, $117,000. Eh bien, M. Miller voulez-vous nous dire quelles sommes la compagnie a mis entre vos mains pour obtenir ces affaires entre ces dates.—R. Le montant total a été $41,026.

Q. M. Bain a donné le montant total, et a produit les chèques établissant que ce montant s'est élevé à $42,000.—R. Il se trompait.

Q. Avez-vous vérifié les chèques depuis qu'il a fait sa déposition?—R. Non, mais je puis dire que toute cette affaire est pendante devant les tribunaux, et le montant a été spécifié dans l'assignation lancée contre moi. Cela a été vérifié dans le temps, et c'est là pourquoi je sais quel en a été le montant.

Q. Voulez-vous dire que la vérification a été faite en cour sous serment?—R. Sous serment et j'ai en outre corroboré la chose aux bureaux de la compagnie.

Q. Et ce montant était de $41,026—R. Oui.

Q. Ainsi cette somme vous fut confiée entre juin 1907 et juin 1911, afin d'obtenir certaines affaires du gouvernement représentant $117,000?

Le témoin ne dit pas "oui" à cela.

Il dit:

R. Afin d'obtenir le plus d'affaires possible. Je ne pourrais pas dire le montant.

Q. Vous avez dit qu'il s'agissait de $117,000? R. J'ai dit que je croyais que c'était cela.

Q. C'est là ce qu'a dit Bain, et ce que vous aviez tout lieu de croire exact?—R. Je crois que c'est cela.

Q. Et, à part cela, les affaires de votre compagnie, d'après la déposition de M. Bain, ne s'élevaient qu'à environ $2,000?—R. Ce n'était pas grand'chose. Je ne pourrais rien préciser à ce sujet.

Q. Ainsi donc, et tout bien considéré, la Diamond Light and Heating Co. vous a versé $41,026 afin d'obtenir quelque chose comme $117,000 d'affaires du gouvernement?—R. J'ai retiré ce montant durant ces années-là.

Q. Afin d'obtenir ces affaires?—R. Pour l'objet général d'obtenir ces affaires.

Q. Vos frais de voyage et autres frais étaient payés à part?—R. Oui.

Q. Et vous avez donné des reçus pour cela?—R. Oui.

Q. Mais vous n'en avez pas donné pour l'argent dépensé pour obtenir ces affaires?—R. Je mettais seulement mes initiales dans le livre de caisse de la compagnie.

Q. Tout ce que vous faisiez, c'était d'écrire vos initiales dans le livre de caisse, quand l'argent vous était versé par le secrétaire?—R. Oui.

Q. Mon autre question est celle-ci: Pouvez-vous indiquer où vous avez payé l'argent?—R. Je désirerais faire observer que, l'affaire étant présentement en instance devant les tribunaux de Montréal, et deux autres causes ayant à être présentées au sujet desquelles aucune déposition n'a encore été entendue, je demanderais respectueusement qu'on ne me force pas à répondre à cette question, car je crois qu'il serait préjudiciable à ma propre cause en cour de donner ces détails dans le moment.

Cependant, on s'est basé sur ce témoignage pour vous demander de poser au témoin cette question:

A qui avez-vous payé la somme de quarante et un mille vingt-six dollars, aux fins d'obtenir du gouvernement fédéral canadaien certaines fournitures dont le chiffre, selon votre déclaration, s'est élevé à cent dix-sept mille dollars, ou environ, entre le mois de juin 1907 et le moment où vous avez cessé d'être président de la Diamond Light and Heating Company, en juin 1911, comme vous l'avez dit dans votre déposition devant le comité spécial permanent des comptes publics, vendredi, le 14 février 1913?

Maintenant, on demande au témoin: A qui avez-vous payé la somme de quarante et un mille piastres, comme vous avez juré au comité des comptes publics l'avoir fait, afin d'obtenir des entreprises du gouvernement? Et l'avocat du prévenu de répondre qu'il n'a jamais prononcé devant le comité les paroles qu'on lui attribue. Si l'honorable député de Grey-nord a communiqué exactement à la Chambre le témoignage donné devant le comité des comptes publics, je prétends que, en effet, ces paroles n'ont pas été prononcées devant le comité.

M. CARVELL: Et il ne l'a pas tout lu.

M. PUGSLEY: Non, il ne l'a pas du tout lu. Mais ce que l'avocat a dit que le témoin avait déclaré, c'est que lui, M. Miller, avait reçu $41,026. Il avait affirmé aux directeurs qu'il faudrait de l'argent pour obtenir les entreprises qu'il pouvait obtenir, et qu'il avait pris à la compagnie environ $41,000. Mais il n'a pas dit, dans son témoignage, qu'il avait payé environ $41,000 pour obtenir ces entreprises. Or, je vous demande à vous, monsieur l'Orateur, président de cette Chambre et par qui la question a été posée au témoin, vu la déclaration de son avocat et vu les faits que je vous ai énoncés comme étant ceux de la cause, ce que vous pouvez bien penser de la requête par laquelle un député vous a prié de poser au témoin une question de haute importance à l'encontre d'une déclaration faite sous serment par le témoin et basée sur des faits qu'il n'a jamais attestés sous serment, auparavant, devant le comité? Et c'est parce que son avocat a déclaré que M. Miller n'avait jamais juré cela; c'est parce qu'il a dit que les affaires en question sont de nature purement privée et se rapportent à un litige actuellement pendant devant les tribunaux, que cette Chambre est appelée à déclarer M. Miller coupable de désobéissance envers elle, à l'envoyer en prison et à le tenir là jusqu'à la prorogation du Parlement. Monsieur l'Orateur, si le compte rendu de ce témoignage est vrai, cet homme ne pouvait répondre à la question qu'on lui a posée.

M. PELLETIER: Pourquoi ne l'a-t-il pas dit?

M. PUGSLEY: Il l'a dit. Son avocat l'a dit.

Une VOIX: Non pas.

M. PUGSLEY: Il a dit qu'on lui avait posé une question de haute importance lui attribuant des paroles qu'il n'avait jamais prononcées.

M. RHODES: L'honorable député veut, sans doute, être juste, et je ne vois pas pourquoi tant de chaleur dans cette argumentation. J'assistais à la séance du comité des comtes publics où l'on a interrogé le témoin. Son avocat était là, lui aussi. Ni lui ni le témoin ne firent la moindre objection quant à la nature de la question ou à la façon dont le témoin était traité.

M. PUGSLEY: Je me plains non pas de ce qui s'est passé au comité, mais de ce qui s'est passé ici. Je m'attaque à la question erronée et fausse—non à dessein, mais par malheur—que lui a posée le député de Grey-nord, question où il est dit que cet homme a fait, sous serment, devant le comité des comptes publics, une déclaration que, cependant, le dossier démontre qu'il n'a pas faite.

M. LANCASTER: Comment l'honorable député explique-t-il que le témoin lui-même n'ait pas fait d'objection que fait maintenant son avocat? Pourquoi n'a-t-il pas dit qu'il n'avait jamais donné une déposition comme celle-là?

M. PUGSLEY: La Chambre lui ayant permis de se faire représenter par un avocat, celui-ci a fait remarquer que son client n'avait pas juré devant le comité ce que l'honorable député de Grey-nord prétend qu'il a juré.

Mais ce qu'il importe de considérer c'est que, si nous examinons le dossier d'après lequel on demande à la Chambre de faire jeter cet homme en prison comme un vulgaire criminel, nous constatons qu'il corrobore en tous points les déclarations de son avocat. Le représentant de Lincoln (M. Lancaster) est un bon avoact; rendra-t-il à l'inculpé la justice d'étudier les dépositions prises devant le comité des comptes publics...

M. MEIGHEN: L'honorable député a-t-il lu toutes les dépositions?

M. PUGSLEY: J'ai examiné toutes les dépositions que le représentant de Grey-nord (M. Middlebro) a lues à la Chambre parce qu'il s'est appuyé sur elles pour prier celle-ci d'agir, et s'il doit y avoir des excuses, c'est au représentant de Grey-nord à les faire.

M. MIDDLEBRO: J'ai déposé sur le bureau toute la déposition de M. R. C. Miller et cette déposition justifie toutes les procédures qui ont eu lieu. J'en ai cité les principaux passages dans mon discours qui était basé sur l'ensemble de la déposition.

M. PUGSLEY: La déposition entière n'est pas reproduite dans le hansard, et c'est une raison de plus de nous fournir l'occasion d'examiner l'affaire. Je suppose que le représentant de Grey-nord a, pour les fins de son discours, choisi les passages les plus importants de la déposition—et pourquoi ne l'aurait-il pas fait? Il a agi ainsi afin de demander à la Chambre d'intenter une poursuite au criminel contre l'inculpé. N'avons-nous pas le droit de supposer que l'honorable député lui a soumis les passages importants de la déposition et qu'il n'a déposé sur le bureau que ce qui était sans importance? Avons-nous le droit de supposer qu'il a appelé votre attention, monsieur l'Orateur, et l'attention de la députation sur ce qu'il croyait être la partie essentielle de la déposition sur laquelle la Chambre devrait baser sa décision contre l'inculpé qui comparaissait devant elle?

Je le répète, dans la déposition que l'honorable député a lue et qui est reproduite dans le hansard, il n'y a pas un mot qui justifie la question que vous avez faite à l'inculpé. Cette question est sensée résumer ce que l'inculpé a attesté sous serment, mais je soutiens qu'elle résume ce qu'il n'a pas attesté, et qu'elle ajoute une conclusion que ne justifient pas le procès-verbal du comité des comptes publics. On ne saurait le nier, et si les allégations de M. Harvey, avocat de l'inculpé, sont vraies, si ce que je dis est vrai, qu'on me permette de m'adresser au ministre de la Justice. Pour lui, qui est chargé de dispenser la justice dans toute l'étendue du Canada, la liberté d'un citoyen est certainement une question importante; il considère assurément que, puissant ou misérable, riche ou pauvre, tout sujet britannique a le droit d'obtenir justice et qu'il n'a pas droit à autre chose. Je prie le ministre de la Justice, après qu'il aura examiné les dépositions entendues au comité des comptes publics, de me dire et de dire à la Chambre si le témoin a juré ce qu'il est censé avoir juré d'après cette question. Il ne saurait trouver dans le dossier un seul mot qui justifie l'allégation contenue dans cette question, à savoir que le témoin a juré qu'il a payé $41,000 afin d'obtenir des commandes de l'Etat. Le témoin a déclaré devant le comité des comptes publics qu'il a dit aux directeurs de la compagnie qu'il aurait besoin d'argent pour obtenir des commandes, et que les directeurs lui ont versé la somme de quarante et un mille et quelques dollars, mais il n'a pas soufflé mot du paiement de cette somme à d'autres afin d'obtenir des commandes de l'Etat.

M. LANCASTER: S'il en est ainsi, pourquoi le témoin n'a-t-il pas dit: "Je n'ai payé cet argent à personne," lorsqu'on lui a posé cette question?

M. PUGSLEY: L'honorable député se propose d'adopter la doctrine, reconnue dans certains pays, que l'accusé est censé coupable jusqu'à ce qu'il ait démontré qu'il ne l'est pas. En effet, que dit-il? Bien qu'il n'y ait pas la moindre preuve contre cet individu, que les dépositions ne justifient aucunement cette question, que la déclaration de son avocat puisse être vraie, mon honorable ami demande pourquoi cet homme n'a pas dit qu'il n'a jamais juré cela? Et, parce qu'il ne l'a pas dit . . .

M. LANCASTER: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. PUGSLEY: Bien que cette question suppose vrai ce qui ne l'est pas, l'honorable député déclare que, l'inculpé n'ayant pas nié lui-même, mais ayant laissé ce soin à son avocat, on doit s'empresser de le jeter en prison comme un vulgaire criminel jusqu'à ce que le Parlement juge à propos de l'élargir.

M. LANCASTER: Bien que la tâche soit difficile, je l'avoue, je tenterai de remettre l'honorable député dans le droit chemin. Voici ce que j'ai dit. Si son raisonnement très spécieux, et j'oserais dire illusoire, en faveur de cet homme tient bon, est-ce que le témoin lui-même auquel on posait la question dont mon honorable ami ne veut pas entendre parler n'aurait pas déclaré qu'il n'a pas payé cette somme à qui que ce soit?

M. PUGSLEY: De fait, on a posé cette question au témoin: "Devant le comité des comptes publics vous avez juré que vous avez payé environ $41,000 afin d'obtenir des commandes de l'Etat; à qui avez-vous payé cette somme?" Son avocat a objecté que le témoin n'avait jamais juré rien de semblable au comité des comptes publics et le dossier corrobore cette assertion. Le témoin est accusé de faire injure à la Chambre parce qu'il ne répond pas à cette question—question qui, je le répète, renferme une allégation qui n'est pas vraie, qui est absolument dénuée de fondement. Le représentant de Lincoln est aussi subtil que je le croyais tantôt, et il déclare que, même si ce que son avocat a fait observer est parfaitement vrai—que le témoin n'a jamais juré cela—et même si le dossier prouve que l'assertion de son avocat est tout à fait exacte, néanmoins, vu que l'inculpé lui-même ne l'a pas niée. . .

M. LANCASTER: Qui comparaissait à la barre, le témoin ou l'avocat?

M. PUGSLEY: . . .nous devrions nous empresser de le jeter en prison; autrement dit, nous considérons qu'il est coupable, non pas parce que nous avons démontré sa culpabilité, mais parce qu'il n'a pas prouvé qu'il n'était pas coupable. Il comparaît devant ce haut tribunal du Parlement et on le traite comme un insubordonné. Ce tribunal lui dit qu'il a juré certaine chose au comité des comptes publics, tandis que le

dossier établit qu'il n'a rien juré de tel. Son avocat l'a fait observer au représentant de Grey-nord et à toute la députation; néanmoins, on nous demande de le punir parce qu'il ne répond pas à une question insidieuse, renfermant des allégations qui, je le répète, ne sont pas vraies et qu'aucune preuve ne corrobore.

Il me semble qu'il y a un autre point important dont la Chambre devrait tenir compte: vu les explications de l'inculpé et de son avocat, le Parlement devrait-il agir et faire incarcérer l'accusé? Celui-ci a fait ces déclarations bien qu'un procès concernant cette affaire soit pendant, et je comprend que le représentant de Grey-nord a dit que l'accusé a interjeté appel de l'injonction le condamnant à rendre compte de l'emploi de cette somme, et que l'affaire n'est pas rendue plus loin. Les choses en sont là, il doit rendre compte. Le procès n'est pas rendu à ce qu'on appelle la phase de l'enquête dans la province de Québec, alors que les témoignages sont recueillis. Le représentant de Carleton dit qu'une déposition a été prise dans un procès. Toutefois, cela ne tire pas à conséquence. Les dépositions ne sont pas encore prises, les droits des partis sont encore à déterminer et l'inculpé et son avocat ont demandé que cette affaire restât en suspens jusqu'à la fin du procès. L'avocat déclare que son client comparaîtra devant le Parlement en tout temps, lorsqu'on lui demandera de le faire. Il ne semble pas qu'il ait cherché à se soustraire aux procédures du Parlement. Il appert qu'il est venu ici sur un simple appel téléphonique; car, vous ne l'ignorez pas, l'ordonnance n'a été rendue que le 17 de février et le lendemain, le 18, il comparaissait à la barre de la Chambre. Je considère comme acquis qu'il n'a pas même reçu une citation du sergent-d'armes, mais qu'il a comparu lorsqu'on lui a laissé entendre qu'on aurait besoin de lui, en réponse à une demande qu'il a lui-même adressée. Lorsque, de plus, il déclare sous serment qu'il n'a jamais payé un sou à un membre du Sénat ou de la Chambre des communes, à un membre du Gouvernement, à un fonctionnaire de l'Etat ou à un employé du Parlement, relativement à cette affaire, mais que celle-ci ne concerne que sa compagnie et lui-même, et lorsqu'il jure simplement qu'il a dit à sa compagnie qu'il faudrait de l'argent pour obtenir des commandes—sans parler de commandes de l'Etat— et qu'il a reçu de l'argent sans dire qu'il l'a employé pour obtenir des commandes de l'Etat, il me semble que la Chambre doit se demander si elle doit aller eux extrêmes et faire incarcérer cet homme.

Il est un autre point que la Chambre devrait considérer et que, pour ma part, je voudrais examiner: le Parlement fédéral peut-il faire interner dans une prison qui est sous l'autorité du gouvernement provincial et des autorités municipales et qui est entretenue à leurs frais, celui qui porte atteinte à sa dignité ou à ses prérogatives. La Chambre des communes a un sergent-d'armes, un fonctionnaire qui peut avoir la garde de ceux qui portent atteinte à sa dignité ou à ses prérogatives, et l'accusé a déjà été confié à la garde du sergent-d'armes. Il me semble que si le Parlement doit lui infliger une punition, il ne peut que continuer à confier l'accusé à la garde du sergent-d'armes. Il est vrai que les journaux disent que la tour du Parlement n'est pas un endroit convenable pour recevoir des prisonniers. Si cela est vrai, j'imagine que le ministre des Travaux publics pourrait en deux ou trois semaines rendre la tour assez confortable pour loger les prisonniers qui auraient porté atteinte à la dignité de la Chambre ou aux prérogatives du Parlement.

Il est malheureux que nous n'ayons pas dans le Parlement une tour où puissent être enfermés les prisonniers d'Etat. Il est vrai que lorsqu'un M. Maxse fut appelé devant l'un des comités de la chambre des communes en Angleterre, et qu'on lui demanda de faire connaître les noms de certaines personnes avec lesquelles il disait avoir fait un contrat au sujet de la télégraphie sans fil, et que sur son refus quelqu'un proposa dans la chambre une motion pour le faire enfermer dans la tour du parlement, le premier ministre déclara que c'était une procédure tombée en désuétude, et il refusa d'accepter la motion demandant la réclusion du témoin. Le cas était absolument semblable à celui-ci; M. Maxse disait: "Ce sont des affaires toutes privées". Le comité répondit: Nous avons le droit de savoir, ne fusse que pour d'autres raisons que simple curiosité. L'honorable député de Grey-nord dit exactement la même chose, bien que cet homme fasse serment qu'il n'a eu aucun rapport condamnable avec le Gouvernement ni avec aucun membre ou fonctionnaire du Gouvernement, ou avec un membre de la Chambre des communes ou du Sénat; bien que ce soit une transaction absolument privée, qui ne concerne que lui et sa compagnie, nous avons entrepris pour satisfaire notre curiosité, et nous voulons aller jusqu'au bout, d'arracher ce renseignement à cet homme, bien qu'il ne puisse en aucune façon avoir aucun intérêt pour le public, et, s'il est nécessaire d'exercer même les pouvoirs conférés à la haute cour du Parlement en envoyant cet homme en prison comme un criminel de droit commun.

M. LANCASTER: Il peut être un intermédiaire.

M. PUGSLEY: Cela peut se supposer. On peut supposer n'importe quoi, et avec une imagination un peu vive on peut imaginer toute espèce de chose. Mais la décla-

ration faite par M. Maxse l'autre jour en Angleterre touchait à l'honneur du gouvernement anglais et de ses membres, et lorsque l'on proposa dans la chambre une motion pour enfermer cet homme dans la tour jusqu'à ce qu'il consentît à répondre, M. Asquith répondit que cette procédure était tombée en désuétude, et refusa de l'adopter.

Je demanderai donc quel droit possède ce Parlement d'envoyer à la prison commune, pour y être nourri aux frais du gouvernement d'Ontario, de la ville d'Ottawa, ou du comté de Carleton, un homme qui s'est rendu coupable de faire injure à la Chambre. A moins qu'il n'y ait une loi à cet effet, je crois que nous n'avons pas le pouvoir d'agir ainsi.

L'honorable député de Grey-nord a cité le cas d'un témoin qui a été enfermé à Newgate; mais Newgate était la prison du Royaume-Uni. Cette prison correspond, je suppose, en Angleterre, au pénitencier de Kingston ou de Dorchester en Canada. Pourquoi mon honorable ami n'est-il pas allé un peu plus loin et n'a-t-il pas demandé d'enfermer cet homme au pénitencier de Kingston, et aussi le condamner aux travaux forcés? Pourquoi s'est-il arrêté en chemin? Est-ce par bonté de cœur ou parce qu'il croit que cette Chambre n'a pas le droit d'envoyer un homme au pénitencier?

M. CARVELL: Non, c'est parce qu'il craint que cette Chambre ne dure pas deux ans.

M. PUGSLEY: A part la tour, et sous la garde du sergent-d'armes, je ne connais pas d'endroits où nous puissions avec droit enfermer cet homme, et je ne crois pas que nous ayons le pouvoir d'accorder l'ordre que mon très honorable ami demande à cette Chambre. Je lui demanderai, non pas pour moi-même, parce que je n'ai aucun intérêt dans la question, mais pour sauver l'honneur de cette Chambre, de nous laisser quelque temps pour chercher ce qu'il y a à faire si nous ne voulons pas nous tromper, et rester d'accord avec la justice et avec ce que l'on doit à ce Parlement et au peuple que nous représentons, afin aussi que nous n'empiétions pas injustement et illégalement sur la liberté du citoyen.

M. CROCKET (York) (N.-B.). Tout ce que vient de dire mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) pour défendre ce qu'il a bien voulu appeler l'honneur de cette Chambre est entièrement à côté de la question qui nous occupe. L'autre jour la Chambre a ordonné unanimement qu'une certaine question serait posée à M. Miller. Conformément à cet ordre, la question fut posée à M. Miller. Celui-ci refusa d'y répondre, et tout ce que mon honorable ami de Saint-Jean vient de dire porte, je crois, entièrement à côté de la question. Monsieur Miller est certainement coupable de mépris de l'autorité du Parlement par sa conduite actuelle, sans parler de ce que mon honorable ami dit avoir eu lieu devant le comité des comptes publics.

L'honorable député de Saint-Jean a essayé d'établir que la question que cette Chambre a ordonné de poser à M. Miller n'était pas une question justifiée par la preuve faite devant le comité des comptes publics. Si j'ai bien compris mon honorable ami, il désapprouve la supposition contenue dans la question que M. Miller aurait payé $41,026, dans le but d'obtenir des commandes du gouvernement du Canada s'élevant à la somme de $117,000; et il prétend que la preuve indique que cette somme s'appliquait à toutes les commandes que la compagnie a obtenues, qui s'élèvent à $117,000. Je n'étais pas présent au comité des comptes publics lorsque l'enquête a eu lieu, mais je lis dans les dépositions que mon honorable ami a déjà citées, que M. Miller a admis que pratiquement toutes les affaires de la compagnie, toutes les commandes qu'elle a obtenues, l'ont été du gouvernement, et qu'elle a fait très peu d'affaires avec d'autres qu'avec le gouvernement fédéral. Voici la preuve à ce sujet:

D. Vous avez dit que le total s'élevait à $117,000?—R. J'ai dit que je le croyais.

D. C'est le chiffre fourni par M. Bain et que vous croyez être exact?—R. Je crois qu'il est exact.

D. Et en dehors de cela, d'après le témoignage de M. Bain, les affaires de la compagnie n'ont été que d'environ $2,000?—R. Elles ne s'élevaient pas à grand'chose. Je ne connais pas le chiffre.

D. De sorte que la compagnie Diamond Light and Heating vous a payé $41,026 pour lui obtenir $117,000 environ de commandes du Gouvernement?—R. C'est l'argent que j'ai retiré pendant ces années-là.

D. Pour obtenir ces commandes?—R. Pour l'objet général d'obtenir des commandes.

Et mon honorable ami a arrêté de lire la déposition à ce point-là. Mais voici quelques autres questions à répondre que je trouve dans la preuve imprimée faite devant le comité des comptes publics:

D. Vous avez été payé de vos frais de route et autres frais à part cela?—R. Oui.

D. Et vous en avez donné des pièces justificatives?—R. Oui.

D. Mais vous n'en avez pas donné pour l'argent que vous avez dépensé pour obtenir des commandes?—R. J'ai seulement mis mes initiales sur le livre de caisse de la compagnie.

D. Vous n'avez fait que mettre vos initiales sur le livre de caisse lorsque le secrétaire vous remettait l'argent?—R. Oui.

Or, je crois, monsieur l'Orateur, que ces réponses que je viens de lire justifient l'assertion contenue dans la question que cette Chambre a ordonné de poser au prisonnier à la barre. Mais tout cela est entièrement à côté de la question actuellement soumise à la Chambre

M. PUGSLEY: Je n'ai lu que la partie des témoignages que l'honorable député de Grey-nord nous a soumise. Est-ce là toute la preuve qu'il y a pour affirmer que le témoin a juré devant le comité des comptes publics qu'il avait payé cette somme de $41,026 pour obtenir des commandes du Gouvernement? Est-ce tout?

M. CROCKET: Je ne le saurais dire, parce que je n'ai pas lu toute l'enquête, mais je prétends que la partie que j'ai lue suffit pour justifier l'assertion qui est faite dans la question que cette Chambre a ordonné de poser au témoin à la barre.

M. MACLEAN (Halifax): Je suis au courant de l'enquête. Mais je voudrais demander si le comité des comptes publics a adopté une motion à l'effet que la question posée au témoin dans cette Chambre était une question à laquelle il doive répondre. Cette motion peut avoir été faite, mais je n'ai pas vu, lorsque j'ai parcouru à la hâte le procès-verbal du comité qui est dans le moment entre les mains de l'honorable député de Carleton, que le comité ait jamais décidé que le témoin devait répondre à cette question particulière. . .

M. CARVELL: Ou qu'elle n'ait jamais été soumise.

M. MACLEAN (Halifax): Ou qu'elle ait jamais été soumise. Un membre du comité peut l'avoir demandée, et une motion peut avoir été faite pour envoyer le dossier à la Chambre; mais je ne vois aucune part dans le procès-verbal que le comité des comptes publics ait décidé, ou tenté de décider que cette question en était une à laquelle le témoin devait répondre. Si le comité n'a pas décidé ou demandé cela, je ne crois pas que la Chambre puisse poser la question.

M. CROCKET: La question qui suit immédiatement celle que je viens de lire est celle-ci:

D. Voulez-vous dire à ce comité où vous avez payé cet argent?

Et le témoin refusa de répondre.

R. Je dirai que vu le procès qui se poursuit présentement devant les tribunaux de Montréal, et deux autres dans lesquels aucun témoin n'a encore été examiné, je demanderai respectueusement de ne pas être forcé de répondre à cette question, parce que je crois que si je donnais ces détails maintenant, cela pourrait me nuire dans le procès commencé.

Le président renvoya l'objection et obligea le témoin à répondre. Celui-ci persista dans son refus, et je présume que le comité renvoya la question à la Chambre, et celle-ci a décidé unanimement l'autre jour que M. Miller fut appelé à répondre à la question qui lui a été posée cet après-midi.

M. MACLEAN (Halifax): Ce n'est pas une réponse à ma question. Le président du comité n'avait pas le pouvoir de décider si le privilège que réclamait le témoin n'était pas bien fondé.

M. CROCKET: Tout ce qui s'est passé devant le comité des comptes publics n'a aucun rapport avec la motion qui est maintenant soumise à la Chambre. Ainsi que je l'ai déjà dit, la Chambre a ordonné unanimement qu'une certaine question serait posée au prisonnier à la barre. Il est à la barre cet après-midi, et il refuse de répondre absolument à la question.

Si la déclaration faite cet après-midi par l'honorable représentant de Saint-Jean est exacte, le témoin, à mon avis, aurait fort bien pu répondre à la question et fournir l'explication que son avocat, non, pardon, l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a donnée cet après-midi, et en ce faisant, il se serait conformé à l'ordre de cette Chambre. La question que nous avons à régler, c'est le refus de répondre d'un témoin cité à la barre de la Chambre.

M. PUGSLEY: Est-ce intentionnellement que l'honorable député a déclaré que je suis l'avocat de M. Miller? S'il en est ainsi, je le prierai de se rétracter. C'est très déplacé, et d'autre part absolument inexact, car je ne connais même pas personnellement M. Miller. C'est vraiment trop d'habileté de la part de l'honorable député de se corriger ainsi sur-le-champ. Il a insinué que je suis l'avocat du témoin, et si c'est intentionnellement qu'il l'a fait, je le somme de se rétracter.

M. CROCKET: Monsieur l'Orateur, vous avez entendu tout ce que j'ai dit. J'ai fait allusion à l'honorable député comme "mon savant ami", et comme "mon honorable ami de Saint-Jean". Je me suis servi du mot "avocat", et je l'ai aussitôt retiré. Si l'honorable député n'est pas satisfait d'une rétractation, faite volontairement et sur-le-champ, je ne pense pas qu'on puisse légitimement me demander d'en faire une seconde. C'est simplement la langue qui m'a fourché, et je me suis corrigé aussitôt.

M. PUGSLEY: Cela me satisfait parfaitement.

M. CROCKET: C'est un malheureux "lapsus" qui paraît avoir singulièrement perturbé mon honorable ami.

M. PUGSLEY: Cela m'ennuie toujours d'entendre faire des insinuations à d'honorables députés qui, bien que les faits soient à leur connaissance, n'ont pas le courage de s'en tenir aux faits.

M. CROCKET: L'honorable député de Saint-Jean est très soucieux aujourd'hui de maintenir l'honneur de notre Parlement, et a montré beaucoup de zèle pour défendre le prisonnier à la barre. Mais je soumets que les raisons qu'il a tenté de

faire valoir au cours de son long plaidoyer de cet après-midi auraient dû être invoquées par lui lorsqu'on a proposé à la Chambre l'autre jour de poser cette question à M. Miller. Cette motion fut adoptée à l'unanimité, et il me semble que pour le moment la Chambre n'ait qu'à décider ce qu'elle va faire de M. Miller pour le punir de son refus obstiné de répondre à la question posée par la Chambre.

M. CARVELL (Carleton) (N.-B.): L'honorable député de York (N.-B.) (M. Crocket) a si rarement pris la parole en cette Chambre depuis deux ou trois ans que je crains fort qu'il n'ait perdu son ancienne agilité.

Or, maintenant qu'il a retrouvé sa voix, il ne lui faudra que fort peu de temps sans doute pour retrouver sa faconde, et pouvoir raisonner d'une manière un peu plus serrée que cet après-midi. L'honorable député n'a pas paru saisir le sens de la proposition faite par l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) en termes si clairs. Celui-ci, en somme, s'est borné à dire que la question posée au témoin, M. Miller, par son honneur monsieur l'Orateur, attribuait à M. Miller une déclaration de faits que sa déposition devant le comité des comptes publics, dont l'honorable député de Grey-nord a prétendu nous faire connaître le texte, ne permettait aucunement de lui attribuer.

L'honorable représentant d'York a été assez juste pour lire à la Chambre à peu près mot pour mot le témoignage rendu sur ce sujet par M. Miller devant le comité des comptes publics. J'étais comme d'habitude présent à cette réunion du comité, et je suis d'avis que ce compte rendu de l'enquête est absolument exact. J'ai compulsé ce compte rendu avec le plus grand soin, et je ne relève qu'une seule petite omission d'un mot; à part cela c'est absolument textuel. Ce que l'honorable représentant d'York ne paraît pas avoir remarqué, c'est que M. Miller n'a jamais juré avoir payé des sommes d'argent à qui que ce soit. Ce que M. Miller a juré, c'est qu'il avait reçu de la compagnie $41,026 en vue d'obtenir des commandes du Gouvernement. Or voici l'honorable député de Grey-nord qui lui demande maintenant: "A qui avez-vous payé ces sommes qui vous ont servi à vous assurer des commandes du Gouvernement?" Et pourtant M. Miller n'a jamais déclaré qu'il en avait fait pareil usage.

M. BLAIN: Cette question fut posée au témoin, qui refuse d'y répondre.

M. CARVELL: Il faut que l'honorable député ait été absent à ce moment. Voici un passage de la déposition du témoin:

> Je vous prie maintenant de dire au comité quel usage vous avez fait de ces sommes? —R. Comme certains procès sont en cours à Montréal, et que l'enquête dans deux causes n'est pas encore faite, je demande respectueusement d'être dispensé de répondre à cette question, car en divulguant ces faits aujourd'hui je nuirais au succès de ma cause.

M. LANCASTER: Cela ne veut-il pas dire qu'il les a payées à quelqu'un?

M. CARVELL: L'honorable représentant de Lincoln-et-Niagara ne saurait me demander de lui dire ce que cela signifie. C'est à lui qu'il appartient de l'expliquer. Je me borne à exposer le contenu de l'enquête. M. Miller n'a jamais dit qu'il avait versé cet argent à qui que ce soit en vue d'obtenir des commandes du Gouvernement. Ma prétention c'est que l'honorable député de Grey-nord a mis dans la bouche de monsieur l'Orateur l'affirmation nette du versement de ces sommes à quelque personne en vue d'obtenir des commandes du Gouvernement, et il demande que le témoin dise à qui il les a versées. Il y a quelques instants, pendant que l'honorable député de Saint-Jean avait la parole, l'honorable représentant de Lincoln lui posa cette question: Pourquoi son avocat ne s'y est-il opposé? Si l'honorable député de Lincoln avait été présent à la réunion du comité des comptes publis ce matin-là, et s'il avait été témoin de la manière dont le président du comité s'est conduit dans les circonstances, il ne songerait pas à demander pourquoi l'avocat n'a formulé aucune objection.

M. LANCASTER: Je n'ai pas dit que son avocat aurait dû s'y opposer.

M. CARVELL: Comment aurait-il pu le faire?

M. LANCASTER: L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre? Je n'ai pas dit un mot à l'honorable député de Saint-Jean au sujet d'une intervention possible de l'avocat; ce que j'ai dit, c'est que l'intéressé lui-même n'avait jamais fait la déclaration que l'honorable député de Saint-Jean prétend qu'il aurait dû faire.

M. CARVELL: C'est là une distinction assez subtile.

M. LANCASTER: Cet homme le sait, il n'en a pas dit mot.

M. CARVELL: Si l'honorable député avait été présent à la réunion du comité des comptes publics et avait entendu le président de ce comité refuser d'abord au comité le droit de discuter le moindrement cette question, déclarer au comité que cet homme ne pouvait se faire représenter par un avocat parce que le Gouvernement même n'avait pas d'avocat; et ensuite, s'il avait entendu le président du comité des comptes publics déclarer rejetée la motion tendant à autoriser cet homme à se faire représenter par un avocat, alors qu'une majorité des membres avait voté en sa faveur; et si, lorsque le président fut obligé de faire le compte des vo-

tants, il avait constaté comment il fut contraint en conséquence de revenir sur sa décision et de déclarer la motion adoptée, il aurait compris pourquoi l'avocat de cet homme n'était pas intervenu.

M. MIDDLEBRO: Je tiens à déclarer à l'honorable député que lorsque cette question fut soumise au comité, cinq ou six membres qui n'en faisaient pas partie levèrent la main, mais que lorsque la motion fut mise aux voix une seconde fois, ils s'abstinrent de le faire et dès lors la motion fut rejetée.

M. CARVELL: Si pareille constatation est de nature à satisfaire mon honorable ami, soit. Mais je tiens à dire au député de Lincoln qu'il n'est pas au fait de la pratique du comité des comptes publics; il a l'habitude d'un comité où, à ce que je crois, les choses se font régulièrement, et il suppose naturellement qu'il en est ainsi au comité des comptes publics.

M. LANCASTER: Merci; je n'en dirai pas davantage.

M. l'ORATEUR: Je crains fort qu'il ne soit irrégulier de critiquer les décisions de cette Chambre ou d'aucun comité de la Chambre, si ce n'est au moyen d'une motion pour nouvelle délibération, annulation ou mise à effet.

M. CARVELL: Je tiens, monsieur l'Orateur, à me conformer en tout au règlement de la Chambre. Je me bornais à complimenter l'honorable député de Lincoln sur la superbe manière dont il conduit les délibérations du comité des chemins de fer. C'était mon seul objet en faisant cette allusion.

M. LANCASTER: Tant mieux si vous le comprenez ainsi.

M. CARVELL: Il reste une autre question à examiner. L'avocat de l'inculpé, si telle est la désignation qu'il faut lui donner, a prétendu que son client ne devrait pas être contraint de répondre à cette question, attendu qu'elle était irrégulière par la forme, et qu'elle renfermait une assertion de faits inexacts. Si je ne me trompe, l'avocat a eu raison de soulever cette objection. Aucun homme de loi, soit d'un parti, soit de l'autre, n'hésiterait à décider, s'il était juge, que pareille question est irrégulière. Il n'est pas un tribunal au Canada, il n'est pas un juge de paix canadien, qui voudrait demander à un témoin de répondre à une question fondée sur des constatations de faits controuvés ou inexacts. Un homme en vue, avocat de réputation, conseiller du roi, que du reste je ne connais pas, se présente ici, le plus haut tribunal du Canada, comme mes honorables collègues aiment à désigner la Chambre des communes, et il nous dit: Je m'oppose à ce que mon client soit contraint de répondre à une question fondée sur une constatation de faits controuvés et inexacts. Dans ces conditions je dis qu'il serait subversif de la dignité de cette Chambre d'envoyer cet homme en prison comme un criminel pour une période de deux ou trois mois, s'il ne répond pas à la question. Nous ne vivons pas en Russie; nous sommes sensés vivre dans un pays civilisé. Je continuerai de croire que nous vivons dans un pays civilisé, tant qu'il ne sera rien survenu pour me faire modifier mon opinion. Il s'est soulevé une question très importante, au cours du présent débat, question qui me paraît requérir plus qu'un moment d'attention passagère. L'honorable représentant de Grey-nord a cité certaines anciennes décisions, quelques-unes remontant à cent ans ou plus.

Quelques DEPUTES: Au temps de l'esclavage.

M. CARVELL: Je me contenterai de dire que depuis les choses ont pris une autre tournure au Canada.

Je ne suis pas assez vieux pour me souvenir du temps où le Pacte de famille accomplissait ses exploits, mais mon grand père l'était, et je suis assez vieux pour me rappeler ce qu'il m'a dit. C'était, pour le Pacte de famille, chose très ordinaire, il y a cent ans, que de jeter dans une prison un homme du peuple. Il en a été de même autrefois au Nouveau-Brunswick; mais cette force a été brisée; on a établi le gouvernement responsable, et l'homme du peuple est devenu juge de paix.

Quelqu'un se rendait aux bureaux législatifs et disait: "Je désirerais être nommé juge de paix;" à quoi l'employé du Pacte de famille répondait: "Il m'est très possible de vous faire prêter serment, mais le Très-Haut lui-même ne saurait vous donner ce titre-là". C'était là l'esprit qui régnait il y a cent ans. Mes honorables amis trouveront, je n'en doute point, quantité de décisions rendus il y a cent ans, et qui, pour des délits infimes, mettaient des hommes en prison comme de vulgaires criminels. On rencontrera peut-être des cas où des individus ont été mis à mort au Canada pour vol. Pas besoin de remonter à cent ans ni même à cinquante pour trouver une époque où, dans une affaire civile, on ne permettait même pas à un homme de déposer pour sa défense pour ne rien dire des affaires criminelles. Il y a cinquante ans, on n'aurait pas permis à un individu d'opposer des témoins à ceux que l'on faisait entendre contre lui, mais les choses ont changé depuis, et j'en suis bien aise. Je doute fort qu'en droit nous ayons le pouvoir d'envoyer cet homme en prison. Je n'ai pas examiné la chose, mais jusqu'ici aucune preuve n'a pu me convaincre que nous le pouvons faire. Nous avons le droit, je pense, de mettre cet homme dans la tour ou

dans quelque autre endroit du palais du Parlement. Mon honorable ami a cité nombre de cas où des individus ont été condamnés à la prison commune par les assemblées législatives de la province d'Ontario et de celle de la Nouvelle-Ecosse; mais souvenons-nous que la province d'Ontario institue elle-même les fonctionnaires qui dirigent les prisons communes. C'est elle qui nomme le shérif, et le shérif est celui qui gère la prison. Il en est de même de la Nouvelle-Ecosse et de toutes les provinces du Canada. Il n'est pas douteux que l'assemblée législative d'aucune des provinces n'ait le droit de condamner un homme à la prison commune, puisque cette prison est un établissement qu'elles ont eux-mêmes créé et qui est dirigé par quelqu'un de leurs fonctionnaires. Quel contrôle avons-nous sur la prison du comté de Carleton ou sur les actes du shérif? Vous pourriez tout aussi bien envoyer cet homme à la prison de Montréal ou de Vancouver. Le geolier vous répondrait: "De quel droit recevrai-je cet homme?"

M. LANCASTER: Supposé qu'il le reçoive, qu'en résulterait-il?

M. CARVELL: Je me doute bien qu'en ce cas il obtiendrait des tribunaux sa libération.

M. LANCASTER: Malgré le Parlement.

M. CARVELL: Je ne fais qu'émettre une opinion. Je tiens à dire à mon honorable ami que, selon moi, si le Parlement n'a pas le droit dans le moment de mettre cet homme dans la prison commune, le moyen d'y arriver c'est par un amendement à la loi criminelle, amendement qui nous donne ce droit-là.

M. LANCASTER: Quel tribunal pourrait mettre obstacle à l'action du Parlement?

M. CARVELL: Mes opinions peuvent ne pas concorder avec celles des membres de la droite. Je ne fais qu'avancer certaines raisons qui, selon moi, devraient engager la Chambre à remettre à plus tard, comme on le lui demande, l'examen de cette affaire. Il n'en peut sûrement résulter aucun mal. Cet homme est en prison, et il ne peut s'échapper.

Je tiens à dire avant de terminer qu'il est fâcheux que ceux à qui cet homme a été remis, lui refusent la permission d'aller au restaurant, comme il l'a fait le premier jour, et qu'au lieu de cela on le garde dans une cellule comme si c'était un malfaiteur ordinaire. C'est une conduite bien peu digne de la part de celui, quel qu'il soit, à qui en incombe la responsabilité.

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

Reprise de la séance.

M. CARVELL: Lorsque la séance a été suspendue à six heures, j'étais en train d'énoncer les doutes que j'entretiens sur la légalité de l'ordre que cette Chambre donne de mettre un individu dans la prison commune du comté de Carleton. Je n'ai pas, il va sans dire, eu le temps d'examiner l'affaire à fond; mais plus j'y pense et plus je suis convaincu qu'il existe une grande différence entre le droit pour cette Chambre de faire mettre quelqu'un dans la prison commune et le droit d'une législature provinciale d'agir ainsi. Je n'ai pas eu l'occasion dernièrement d'étudier ce sujet, mais, d'après ce que je me souviens de mes lectures en fait de droit constitutionnel, le shérif autrefois était dans le comté le premier des citoyens et il y représentait le souverain, dont il exécutait les ordres. Aujourd'hui les shérifs des diverses provinces du Canada ne représentent le roi que dans la province, mais non pour le Dominion, et c'est pourquoi une législature provinciale peut bien faire mettre un individu dans la prison commune jusqu'à ce qu'il ait obéi à l'ordre de l'assemblée, mais il ne s'ensuit pas que la Chambre des communes ait le même droit.

C'est là tout simplement une autre raison pour laquelle on devrait, je pense, attendre. Je puis avoir tort, et je ne prétends point que ce soit là absolument la loi, mais c'est une affaire qui demande qu'on l'examine, et la Chambre des communes qui, comme on l'a dit bien des fois ici, est le plus haut tribunal de ce pays, devrait ne rien faire à la hâte ni rien décider qu'après un examen le plus soigneux, ou sans avoir donné à chacun de ceux qui siègent dans cette Chambre en qualité de juges le temps de se bien renseigner, et d'arriver individuellement à une conclusion.

Il est une autre raison qui me fait dire que nous procédons d'après un principe faux. Cette affaire est de grande conséquence pour le défendeur. Je l'appellerai ainsi plutôt que prévenu. Il s'est présenté devant nous et il a fait sa déclaration; son avocat a dit pourquoi on ne devait pas exiger de son client qu'il répondît à cette question. Par ordre de la Chambre, à tort, je crois,—non pas selon le droit, mais au moins selon l'équité—le témoin et son avocat se sont vu refuser la permission de rester dans cette salle et d'écouter ce qu'on allait dire. Nous n'avons aucun argument de la part de l'avocat du défendeur. Nous ne savons pas quelles sont ses prétentions. Il peut avoir des observations à nous faire relativement à notre droit de loger un individu dans la prison du comté de Carleton. Personne de nous, en effet, si ce n'est peut-être l'honorable député de

Grey-nord, n'a eu l'occasion d'élucider cette affaire, pour la bonne raison qu'elle est présentée sans que nous l'ayons su d'avance. Est-il quelqu'un dans cette salle qui ait consacré dix minutes à cette question, sauf, toutefois, l'honorable député de Grey nord? Je ne le suppose pas. Personne n'a eu l'occasion de se renseigner. Il ne serait que juste, je pense, et d'accord avec le sens commun, de nous donner le temps de faire des recherches.

Une autre raison qui me semble péremptoire, c'est celle-ci. Il a été dit ici, de même que devant le comité des comptes publics—et personne sur ce point ne me contredira—qu'il existe entre Miller et les directeurs de cette compagnie d'éclairage, un différend à propos d'argent. De fait, la preuve démontre qu'il y a dans le moment trois poursuites devant les tribunaux.

Une de ces poursuites a été entendue, et l'on nous dit qu'il s'agissait de savoir si cet homme devait rendre compte aux directeurs de la compagnie d'une somme de $41,000 qui aurait été dépensée. Il est vrai, comme l'a dit l'avocat de M. Miller, que nulle preuve supplémentaire ne peut être invoquée devant la cour d'appel de la province de Québec. Je tiens la loi pour être ce que l'on a dit ici, et c'est sur cela que je base mon argumentation. On a prétendu dans cette affaire que Miller devait rendre des comptes, et la cour a maintenu cette prétention. Miller a appelé de ce jugement, et il prétend qu'en droit, la décision du premier tribunal est erronnée. Supposons que la cour d'appel donne raison à Miller —et l'on sait qu'en appel, c'est chose très commune qu'un jugement soit infirmé. Qu'arrivera-t-il? Le Parlement aura contraint le défendeur à donner un renseignement que, selon les tribunaux du pays, il n'est pas tenu de donner. Et s'il le donne, à quoi lui sert son appel? N'est-ce pas là pour le Parlement un motif de prendre au moins le temps d'examiner la chose avant de forcer cet homme à donner un renseignement qu'il dit être personnel?

Je n'entends point discuter la chose davantage. Ce que je veux, c'est que de cette Chambre, le plus haut tribunal du pays, il n'émane rien qui ne soit strictement juste. Il ne peut résulter aucune injustice d'un délai raisonnable, et, en prenant un temps raisonnable pour élucider cette affaire, la Chambre ne pourra, selon moi, que gagner dans l'opinion du public, puisque ce sera le signe que nous envisagerons cette question, non avec la pensée de persécuter personne, mais de rendre justice à tout le monde. M'est avis que le premier ministre agirait sagement en accordant à l'avocat du défendeur la demande qu'il fait. Personne ne serait mis par là dans une position désavantageuse. Il n'est pas question d'abandonner cette affaire. Ce n'est pas le Gouvernement qui l'a soulevée, non plus que le parti conservateur ni le parti libéral. Il s'agit simplement de la demande que fait à la Chambre le président du comité des comptes publics d'envoyer cet homme à la prison du comté de Carleton pour avoir refusé de répondre à une question. On prétend que cet homme ne devrait pas être obligé à dévoiler une chose personnelle, qu'il dit devoir lui faire tort dans ses démêlés avec les directeurs d'une compagnie d'éclairage, et il me semble que, si cette prétention a quelque valeur, comme je crois qu'elle en a, il ne saurait y avoir de mal à attendre, je ne dis pas trois ou quatre jours seulement, mais jusqu'à ce que la justice se soit prononcée. Miller habite le Canada, et l'on me dit qu'il fait d'importantes affaires à Montréal.

Ainsi, lorsque cette affaire aura été réglée, quand bien même ce Parlement voudrait l'amener à sa barre et faire l'exercice du pouvoir qu'il se propose d'exercer, la justice sera satisfaite, la dignité du Parlement sera sauvegardée, et nous pourrions du moins nous rendre ce témoignage que le plus haut tribunal du Canada n a pas obéi à un simple caprice en privant un citoyen de sa liberté, mais qu'il s'est inspiré des plus chers intérêts du public.

M. A. MEIGHEN (Portage-la-Prairie): Le ton de modération dont a fait preuve le député de Carleton, dans les observations qu'il nous a dressées depuis huit heures, contraste avec les paroles pleines de véhémence tombées de ses lèvres auparavant, et ce changement d'attitude prouve qu'il a mis une sourdine à ses prétentions au sujet de la résolution à l'étude, et qu'il ne croit plus qu'elle soit condamnable ou qu'elle puisse légitimement prêter à la critique. Le député de Saint-Jean (M. Pugsley) a formulé une opinion qui appelle réfutation, quand bien même elle serait étrangère au débat. L'honorable député trouve matière à critique dans la forme de la question posée au témoin, M. Miller.

Voici l'objection qu'il formule: M. Miller, dit-il, a déclaré devant le comité des comptes publics qu'il a payé $41,026 pour obtenir $117,000 valant d'entreprises de l'Etat; et l'honorable député dit que, vu l'inexactitude de cette allégation, la question n'est pas loyale et il ne faudrait pas obliger le témoin d'y répondre. A la gauche, personne ne semble nourrir le moindre doute que cet argent, qu'il ait été dépensé ou non, la compagnie l'a versé à M. Miller, dans le but d'obtenir des entreprises de l'Etat.

M. CARVELL: Pour obtenir des entreprises de façon générale, a-t-il dit.

M. MEIGHEN (Portage-la-Prairie): Monsieur l'Orateur, au cours de ses observations, le député de Carleton a déclaré à mainte reprise que cet argent a été voté à cet individu dans le but d'obtenir des en-

treprises de l'Etat. J'ai remarqué cet aveu et j'ai voulu lui tenir compte de ce qu'il ne cherchait pas à ergoter sur une question aussi négligeable que le reste des entreprises obtenues par la compagnie. La preuve testimoniale, qui était claire il y a un an, l'est doublement aujourd'hui et il est acquis que la compagnie a voté cet argent à Miller dans ce but. Au surplus, Miller ne le nie pas, dans son témoignage, et le député de Carleton l'a explicitement avoué dans son discours, aujourd'hui. En outre, Miller confirme le témoignage de Bain, lorsqu'il déclare qu'au cours des années qui suivirent la résolution de lui payer cet argent, et jusqu'au moment où Miller se sépara de la compagnie, en juin 1911, la totalité des affaires obtenues par la compagnie, abstraction faite de ses affaires avec le Gouvernement précédent, n'a pas dépassé $2,000. D'après le témoignage de Bain, la totalité des affaires obtenues de l'ancien Gouvernement serait de $119,000; mais d'après M. Miller, serait plutôt $117,000, c'est mal augurer de l'intelligence des députés que de dire que l'argent a été voté dans un but autre que celui d'obtenir des entreprises de l'Etat. Je tiens à définir de nouveau mon attitude, afin de parer à toute fausse interprétation; c'est ergoter et encore pis que cela de chercher à soulever des objections contre la motion, sous le prétexte que partie de ces fonds auraient été votés dans un but autre que celui d'obtenir des entreprises de l'Etat.

Ce qu'on cherchait, c'était des entreprises de l'Etat, ainsi qu'il ressort des témoignages de Bain et de Miller; et c'est encore Miller qui a dit que presque toutes les affaires faites par la compagnie, sous sa présidence, et subséquemment à cette résolution, furent des entreprises de l'Etat, et c'est en ce sens que s'orientèrent leurs efforts. Mais, s'écrie le député de Saint-Jean: "Soit; rien ne prouve que Miller ait versé ces deniers". Il ajoute que le conseil de Miller, à la barre de cette Chambre, déclare que la question posée au témoin contient une fausse allégation, en ce que la question donne à entendre que Miller a dit qu'il avait versé ces deniers. Je crois avoir loyalement exposé l'attitude du député de Saint-Jean; si je ne le fais pas, il ne pousse pas la modestie au point de se gêner de m'interrompre.

M. PUGSLEY: Votre version n'est pas parfaitement exacte. La question met dans la bouche du témoin cette affirmation: "Vous avez affirmé sous serment avoir payé la somme de $41,026 dans le but d'obtenir des entreprises de l'Etat. J'ai affirmé que la preuve testimoniale devant le comité des comptes publics n'autorise nullement l'allégation figurant dans cette question.

M. MEIGHEN: Il faudrait un esprit aussi retors que celui de l'honorable député pour découvrir une divergence entre cette affirmation et la mienne. L'honorable député affirme que le conseil de M. Miller était venu déclarer, à la barre de cette Chambre, que cette question contenait une fausse allégation, en ce sens qu'on faisait dire à Miller qu'il avait versé cette somme. Est-ce exact ou non?

M. PUGSLEY: Non. Le conseil de M. Miller déclare que la question alléguait que Miller avait payé cette somme, pour obtenir des entreprises de l'Etat.

M. MEIGHEN: Et l'honorable député a déclaré en plein Parlement que l'allégation portant que Miller avait versé ces deniers ou avoué les avoir versés, était fausse, et en cela il a eu l'appui du député de Carleton (N.-B.).

M. CARVELL: L'honorable député voudrait-il bien m'indiquer la partie de sa déposition où Miller avoue qu'il ait jamais versé un seul dollar.

M. MEIGHEN: J'aborderai cette question trop tôt peut-être pour le bien de l'honorable député de Carleton (N.-B.).

L'honorable membre (M. Carvell) a corroboré l'assertion du député de Saint-Jean. Mais l'honorable député (M. Pugsley) s'est élevé à de plus sublimes hauteurs encore. Il existe, dit-il, une question de véracité entre Miller et son conseil, d'une part, et le député de Grey-nord, d'autre part. En ce sens que le conseil de Miller a déclaré que dans la déposition de ce dernier il ne figure aucune allégation portant qu'il ait payé pareille somme et que, dans la mesure même où la chose ressort de sa déposition, rien n'indique qu'il ait jamais versé ces deniers. Il oppose le député de Grey-nord au conseil de Miller sur cette question de véracité, comme il l'appelle.

Mais il est impossible de lire le texte des témoignages rendus devant le comité des comptes publics sans conclure que l'allégation portant que cette somme a été versée est parfaitement admissible. D'abord, ni dans les questions ni dans les réponses, on ne donne à entendre qu'il n'a pas été versé d'argent; chaque question repose sur la donnée hypothétique que ces deniers ont été versés; et quand M. Miller, à diverses reprises, refuse de nier qu'il ait payé cette somme, le bon sens nous force certainement à conclure qu'il l'avait payée, et c'est là la conviction qu'il a voulu créer dans l'esprit du comité. J'appelle l'attention sur une question que j'ai posée devant le comité des comptes publics, question à laquelle a répondu M. Miller. Cette question figure dans les archives de la Chambre; toute la preuve testimoniale a été déposée sur le bureau, vendredi dernier, et depuis presque une semaine elle est sous les yeux des députés de Saint-Jean et de Carleton.

D. Vos frais de route et autres dépenses ont été payés à part?—R. Oui.

D. Et vous avez donné des pièces probantes à l'appui?—R. Oui.

D. Mais pour cet argent que vous avez dépensé pour obtenir des affaires, vous n'avez pas donné de pièces justificatives?—R. Je me suis borné à mettre les initiales dans le livre de caisse de la compagnie.

La conclusion qui s'impose ici, c'est que M. Miller tenait à convaincre le comité que l'argent avait été dépensé, comme il est allégué dans la question. Permettez-moi d'ajouter que le conseil de M. Miller, devant le comité des comptes publics, a catégoriquement repoussé toute allégation portant que l'argent n'avait pas été dépensé. En outre, aujourd'hui même, devant cette Chambre, M. Miller a de nouveau repoussé cette allégation, "parce que, ajoute-t-il, je ne me suis rendu coupable d'aucun acte criminel. S'il n'eût pas dépensé cet argent, il se serait approprié le bien d'autrui". Dans quelle partie de la déposition pourrait-on trouver qu'on repousse l'allégation portant que l'argent n'a pas été dépensé? Ouvrons le document à la page 11:

M. le Président: A mon avis, il n'est que juste que vous ayez droit de dire pourquoi vous refusez de répondre à la question; mais si je ne me trompe, le témoin a déjà donné ces raisons, il a déclaré n'avoir payé ces deniers ni à un fonctionnaire d'Etat ni à un député fédéral.

M. Meighen: Non. La raison alléguée par le témoin, c'est que l'affaire est en litige.

M. Harvey (conseil): Le témoin n'a pas dit qu'il n'avait pas payé cette somme.

M. German: Le témoin n'a pas fait cette déclaration.

M. le Président: Le témoin avoue qu'il a été versé $41,000 pour obtenir des entreprises de l'Etat jusqu'à concurrence de $117,000; puis, nous lui demandâmes de nous dire à qui ces sommes avaient été versées, et il refusa de le dire.

Cette déclaration du témoin, personne ne l'a répudiée et on a reconnu que l'argent a été payé à quelqu'un.

En outre, M. Miller, au cours de ses dernières remarques devant le comité, dit:

Eh bien, monsieur le Président, j'avais commencé à donner ces raisons, il y a quelque temps et vous m'avez retiré la parole. Relativement au procès qui se déroule actuellement à Montréal, la raison supplémentaire qui me porte à ne pas faire connaître la destination de cet argent, c'est..

Et il fait connaître la raison qui l'empêche de révéler la destination de cet argent. Si cet argent n'avait pas de destination, comment aurait-il pu en parler de la sorte? Le député de Saint-Jean dit que le conseil de M. Miller déclare qu'il figure une fausse allégation dans cette déclaration, en ce qu'elle affirme que M. Miller dit avoir versé ces deniers. J'ai été étonné d'entendre pareille affirmation tomber de la bouche du député de Saint-Jean.

M. PUGSLEY: Je soulève la question de règlement. Ce que j'ai affirmé, c'est que la preuve devant le comité n'autorise nullement l'allégation contenue dans la question et portant que Miller avait affirmé sous serment avoir payé $41,026 dans le but d'obtenir des entreprises de l'Etat. Voilà ce que j'ai dit et ce que je répète, monsieur l'Orateur, et si mon honorable collègue veut bien relire la preuve testimoniale, il verra que j'ai parfaitement raison.

M. MEIGHEN: Mon collègue a fait cette affirmation, dit-il; mais il a aussi affirmé que le conseil de M. Miller avait déclaré, en contradiction avec la parole du député de Grey-nord, que dans le témoignage de M. Miller il ne figure aucune allégation portant que M. Miller eût payé cette somme, l'honorable député affirme-t-il cela?

M. PUGSLEY: Pas le moins du monde, je n'affirme pas cela; ce que j'affime, c'est que M. Harvey, si je ne me trompe, déclare que la question allègue fallacieusement que M. Miller avait déclaré sous serment devant le comité des comptes publics qu'il avait payé cette somme pour obtenir des entreprises de l'Etat. Voilà ce qu'affirme M. Harvey; voilà ce que je répète, et voilà pourquoi j'affirme, monsieur l'Orateur, que la question posée par votre organe au témoin contient une allégation absolument fausse.

M. MEIGHEN: L'honorable député ne pourra pas s'en tirer en jouant sur les mots tant que j'aurai la parole et que je serai en possession de ma raison. La question est divisée en deux parties. Premièrement, l'argent a-t-il été donné pour des affaires conclues avec le Gouvernement? A-t-il jamais nié cela ou prétend-il que l'argent a été donné? Il a prétendu clairement qu'il avait été donné et il l'a dit dans son témoignage à la page 5. L'honorable député a discuté cela et a même demandé s'il y avait une preuve à l'appui de l'allégation que M. Miller avait faite, que l'argent avait été payé et il a dit clairement et l'a répété bien des fois, ici même, qu'il n'y avait aucune admission de ce genre et que l'avocat de M. Miller avait nié l'exactitude de l'admission dans la question que le témoignage de M. Miller admettait le paiement de l'argent. J'ai pris la peine de me procurer la transcription du rapport sténographique du hansard relativement aux explications présentées à la Chambre par M. Harvey et je le lirai tel qu'il m'est parvenu du hansard:

M. Harvey: Monsieur l'Orateur, et honorables messieurs, je vous suis reconnaissant de l'indulgence dont vous avez fait preuve à l'égard de mon client M. Miller, et je demande qu'il me soit permis de dire ici quelques mots. Tout d'abord, je prie la Chambre d'observer que le texte de la question semble mettre dans

la bouche de M. Miller des paroles dont il ne s'est jamais servi. Ce que M. Miller a déclaré devant le comité, et ce qu'il a déclaré en cour, c'est que durant les quatre ou cinq années pendant lesquelles se sont poursuivies ces opérations de la compagnie Diamond Light and Heating, il avait versé une somme de $41,026 en vue d'assurer des commandes à sa maison.

Il avait payé l'argent, de sorte que cela fait tomber la prétention de nos honorables adversaires quand ils affirment que M. Harvey a dit la vérité en assurant que M. Miller n'a jamais témoigné qu'il avait payé cet argent. Et si les honorables députés peuvent, en dépit du témoignage de M. Miller, trouver quelque consolation dans le fait que la somme de $2,000 d'affaires a été obtenue d'autre source et que les $117,000 ou $119,000 viennent du Gouvernement, ils sont bien libres de se consoler. Mais je crois ne pas être trop éloigné de la vérité en disant que tous les profits réalisés pendant ces cinq ans en dehors du Gouvernement, ne pourraient pas payer une grande proportion de ces $41,026; cela ne suffirait même pas pour procurer des cartes de Noël aux autres clients de la compagnie.

Donc, il est évident par les témoignages donnés ici et lus à la Chambre—il est évident par l'admission simple et honnête de l'honorable député de Carleton (M. Carvell) que l'argent a été payé à M. Miller et son but était d'obtenir des affaires du gouvernement—et combinés avec les déclarations lues maintenant à la Chambre et faites par M. Harvey, avocat du prisonnier, que l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) faisait quelque chose de dérogatoire à sa propre dignité comme membre du Parlement et ne rendait pas justice au Parlement lui-même, quand il affirmait qu'il y avait une question de conflit de témoignages, une question de véracité entre M. Harvey et l'honorable député de Greynord (M. Middlebro). Que reste-t-il donc à faire pour la Chambre? Nous sommes appelés à accomplir un devoir solennel en décidant si nous continuerons les procédures concernant M. R. C. Miller, qui est à la barre de la Chambre. Quel est le passé de M. Miller à ce propos? Il y a un an, il a été convoqué pour donner son témoignage, après que des membres de sa compagnie eurent déclaré qu'une somme d'environ $42,000 avait été payée, d'après M. Bain, à M. Miller, pour obtenir des affaires du gouvernement. Il est convoqué et la convocation lui est remise. Il refuse de venir. D'après ses paroles mêmes, il ignore la convocation du comité et il reste quelque part où les procédures ne peuvent pas l'atteindre. Rapport est fait au Parlement. Un mandat d'arrestation est lancé et durant tout le reste de la session il a été impossible aux fonctionnaires du Parlement de trouver M. Miller pour exécuter le mandat. C'est ce qui s'est passé durant la session dernière. Puis l'affaire est reprise; il est amené devant le comité des comptes publics; il refuse de donner à ce comité les preuves qu'il est en droit d'exiger. J'affirme de nouveau que le témoignage qu'on lui demande de rendre est un témoignage que, dans l'intérêt public et en vertu de précédents, le comité des comptes publics a le droit de recevoir. Le comité des comptes publics a, sans aucun doute et sans argutie possible, le droit de découvrir l'emploi de ces $41,000 et ce n'est pas assez d'affirmer sèchement, comme le fait M. Miller, qu'il n'a pas payé un dollar à un membre du Parlement, à un sénateur ou à un fonctionnaire du Gouvernement.

Il serait possible pour M. Miller de payer cet argent de mille façons qui seraient des atteintes au privilège et de la corruption et pourtant son affirmation serait vraie et il serait aussi possible qu'un contre-interrogatoire puisse prouver que sa déclaration soit fausse.

J'ai été étonné ce soir d'entendre l'honorable député de Carleton (M. Carvell) soutenir que le devoir du Parlement était de libérer M. Miller de sa garde et d'attendre le résultat du procès de Montréal. J'ai été plus que surpris d'entendre cela, et pourquoi? Parce que l'honorable député est celui même qui a soutenu avec ses connaissances d'avocat, devant le comité des comptes publics, que le procès de M. Miller n'avait rien de commun avec les réponses qu'il devait donner aux questions. Je le renverrai à ce qui s'est passé au comité. On le trouve à la page 8 du compte rendu du comité des comptes publics. M. Carvell avait prétendu assez longuement que M. Miller était tenu de répondre, sans tenir compte du procès.

Voici ce que dit ensuite le rapport:

M. Meighen: Vous soutenez que le procès en cour devant le tribunal de Montréal ne nous concerne pas, mais que tout ce que le comité doit faire c'est de rechercher si oui ou non des serviteurs publics ont reçu l'argent?

La Chambre comprendra la question.

M. Carvell: Des fonctionnaires publics ou des hommes publics ou s'il s'est passé des irrégularités pour obtenir ces commandes.

M. Meighen: C'est-à-dire que le comité n'a pas le pouvoir général de s'informer de ce qu'a fait Miller avec cet argent?

M. Carvell: C'est ce que je prétends.

M. Meighen: Sans s'inquiéter du procès?

M. Carvell. C'est l'idée.

Et c'est le même député qui vient demander ce soir au Parlement que la requête de M. Harvey soit accueillie et qui s'adresse au premier ministre pour lui demander de relâcher le prisonnier à la barre, de le mettre en liberté et d'attendre dans un avenir éloigné quelque part, la fin de son procès de Montréal.

On a prétendu alors et on le prétend encore ce soir que tout ce qui regarde la

Chambre c'est de savoir si des sénateurs, des membres du Parlement, ou des fonctionnaires de l'une ou l'autre Chambre avaient reçu cet argent. Cette prétention fut aussi émise par l'honorable député de Carleton au comité des comptes publics. Il n'a pas modifié son opinion ce soir. Il maintient la position qu'il a prise alors. Mais il y a un an, quand cette question est venue devant le comité des comptes publics, l'honorable député de Carleton était celui-là même qui affirmait que le pouvoir général de rechercher l'emploi de cet argent était une question qui relevait du comité des comptes publics. Je citerai ce qu'a dit l'honorable député de Carleton. Je le trouve à la page 38 des témoignages dans le rapport du comité des comptes publics du 30 mars 1912. M. Carvell discutait alors une question qui avait été posée à un des directeurs, M. Morrissay, sur ce qui s'était passé dans une réunion des directeurs, et il s'exprima ainsi:

Je ne crois pas que ce témoin soit venu ici pour donner des témoignages relatifs aux motifs. Nous sommes ici pour découvrir ce qu'est devenu cet argent et certainement mon savant ami ne demandera pas au comité de lui permettre de donner des preuves de ce qui s'est passé à cette réunion.

Plus tard l'honorable député de Carleton, dans la même séance a dit ceci:

Nous n'avons aucune objection à ce que vous entendiez tous les témoignages que vous voudrez ou tous les témoins que vous pourrez présenter et qui connaîtraient quelque chose des paiements faits avec cet argent.

De sorte qu'on ne pourrait pas avoir défini en langage plus clair et plus énergique que celui de l'honorable député de Carleton à cette occasion, les pouvoirs du comité de rechercher l'emploi de cet argent.

M. CARVELL: A-t-on donné, à l'époque, une preuve qu'il y avait un procès pendant?

M. MEIGHEN: L'honorable député de Carleton (N.-B.) a dit lui-même que le procès n'avait aucune influence, de sorte que nous pouvons dire, sans l'ombre d'un doute, que le comité des comptes publics a le droit de s'informer de l'emploi de l'argent payé pour obtenir cette commande de $117,000 du Gouvernement, même si vous y ajoutez les $2,000 pour autres affaires; il en a non seulement le droit, mais c'est son devoir et celui de la Chambre. La question est donc régulière et personne ne peut raisonnablement s'y opposer. Mais, dit l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) un ex-procureur général du Nouveau-Brunswick: Je m'oppose à cette question, je m'oppose à obliger ce témoin, Miller, à répondre, parce que la question est suggestive. Et il emploie des termes de mépris.

M. PUGSLEY: J'ai dit qu'elle était insidieuse et fausse.

M. MEIGHEN: Il y a dans cette Chambre beaucoup de députés qui pratiquent au barreau. Je ne m'adresse pas à eux parce que c'est trop ridicule pour être l'objet d'une discussion. Je m'adresse aux profanes de la Chambre qui ne savent pas qu'une question est irrégulière parce qu'elle est suggestive. Il y a une règle qui interdit aux avocats de poser aux témoins ou à leurs clients des questions suggestives, parce qu'elles indiquent au témoin la manière de répondre, elle facilite la réponse au témoin et lui fait comprendre ce que l'avocat désire comme réponse. Est-ce là une objection qu'on peut faire à cette question? Nous avons eu le spectacle de l'ex-procureur général du Nouveau-Brunswick, un avocat distingué, sans aucun doute, prenant la parole au Parlement pour lui demander d'exonérer un témoin récalcitrant parce que, en vérité, la question était trop facile pour lui et que la réponse lui était absolument suggérée.

M. PUGSLEY: Je demande pardon à mon honorable ami.

Plusieurs DEPUTES: Asseyez-vous.

M. PUGSLEY: L'honorable député n'a pas le droit de dire que je me suis opposé à la question, uniquement parce qu'elle était tendancieuse. Je m'y suis opposé, d'abord parce qu'elle était tendancieuse, et aussi parce qu'elle était censée donner une exposition de faits, ce qui était faux.

M. MEIGHEN: C'est exactement ce que j'ai dit. J'ai discuté les deux raisons données par mon honorable ami; premièrement, que la question contenait des faits erronés et deuxièmement, qu'elle était tendancieuse, et je laisse à la Chambre de décider jusqu'à quel point l'honorable député a réussi à établir ses prétentions. Certains députés de l'opposition, avec plus ou moins d'hésitation, prétendent que nous n'avons pas le droit de faire ce que l'honorable député de Grey-nord nous propose; que nous n'avons pas le droit de condamner cet homme à être enfermé dans la prison commune du comté de Carleton.

Je suis bien prêt à admettre que depuis la Confédération, c'est la première fois qu'un témoin récalcitrant est condamné à la prison. Depuis 1867, date de l'entrée en vigueur de notre Constitution, il n'y a pas eu un seul cas d'emprisonnement, pour la raison bien simple que jamais un témoin n'a défié l'autorité de la Chambre. S'il n'existe pas de précédents concernant l'emprisonnement, il n'en existe pas non plus concernant un témoin qui se présente devant le Parlement et persiste à défier son autorité. On ne trouve pas de cas semblables dans toute l'histoire parlementaire de

l'Angleterre, que l'on remonte à dix ans ou à cent ans; mais nous avons des précédents au Canada. Avant la Confédération, le parlement des provinces du Canada ne doutait pas de son droit d'emprisonner les témoins qui refusaient de répondre. Il est arrivé plusieurs fois que des témoins récalcitrants ont été envoyés en prison, après avoir été entendus et avoir eu toute la lattitude nécessaire pour se défendre.

En Angleterre, dans la chambre des communes, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours, chaque fois qu'un cas semblable s'est présenté, le témoin a été d'abord arrêté et ensuite condamné à la prison. Dans certains cas, il était interné dans la tour et dans d'autres, dans la prison de Sa Majesté, à Newgate, ou dans quelque autre prison commune. Tous les auteurs s'accordent à dire que le parlement impérial a le pouvoir d'envoyer un prisonnier comme celui-ci dans la prison commune qu'il lui plaît de désigner . Sur ce point, je citerai d'abord l'auteur le mieux connu de cette Chambre, M. Bourinot. A la page 158 il dit:

Il est clairement établi que le pouvoir d'emprisonnement pour insubordination appartient à tout tribunal et plus particulièrement aux deux Chambres du Parlement, comme un droit essentiel au maintien de leurs droits et priviléges; il est clairement établi que les autres tribunaux n'ont pas le droit d'empiéter sur les priviléges des Chambres du Parlement, dans une condamnation à l'emprisonnement prononcée pour un acte que le Parlement a jugé être une violation de ses priviléges; il est clairement établit que les tribunaux ne peuvent pas s'enquérir de la forme de la condamnation, même si elle prêtait à discussion, pour cause d'irrégularité; il est clairement établi que lorsque les Chambres décident qu'un acte quelconque constitue une violation de leurs priviléges, la décision devient une condamnation et que la condamnation entraîne l'exécution.

Si nous avons le droit de condamner à l'emprisonnement, nous avons le droit de dire que l'emprisonnement se fera dans un des endroits désignés par le Code criminel pour l'emprisonnement de toute personne condamnée par les autorités compétentes. Nous avons le pouvoir de décréter l'emprisonnement et, d'après le Code criminel, c'est dans la prison commune que cet emprisonnement doit avoir lieu. Je citerai aussi ce que dit May:

Le pouvoir d'emprisonnement avec toute l'autorité que peut donner la loi, étant établi, il devient la clef de voûte des priviléges du Parlement; et s'il est dit dans le mandat que la personne qui doit être arrêtée a enfreint ces priviléges, les tribunaux n'ont pas qualité pour s'enquérir des considérants du jugement et doivent laisser la personne condamnée subir la peine prononcée par les Communes, la Chambre du Parlement qui l'a condamnée.

Je citerai encore une autre grande autorité en juridiction et procédure parlementaires. L. S. Cushing, dans son ouvrage "The Law and Practice of Legislative Assemblies" dit à la page 401:

Quand un témoin refuse de répondre aux questions qui lui sont posées, ou de produire un papier ou un document, les procédures intentées contre lui n'ont pas seulement pour but de le punir pour son insubordination, mais aussi de l'obliger à se conformer à l'ordre qu'il a reçu. Pour cette raison, un témoin récalcitrant est généralement mis aux arrêts, sous la garde du sergent-d'armes.

C'est ce que nous avons fait?

Si cela ne suffit pas pour l'amener à se conformer à l'ordonnance, il peut alors être enfermé à Newgate ou dans quelque autre prison publique.

Peut-on s'exprimer plus clairement et décider la question plus complètement?

L'emprisonnement est incontestablement un des privilèges du parlement impérial. Il peut enfermer les délinquants dans une prison commune ou publique. Voici maintenant la question que nous avons à résoudre: La Chambre des communes du Canada a-t-elle des pouvoirs égaux à ceux de la chambre des communes d'Angleterre? Je dis oui. Par l'article 18 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, le Parlement canadien est autorisé à déterminer quels seront ses privilèges, ses immunités et ses pouvoirs, pourvu qu'ils n'excèdent pas ceux qu'exerce la chambre des communes d'Angleterre. L'article 4 de l'acte du Parlement décrète que la Chambre des communes jouira de tous les privilèges, immunités et pouvoirs exercés par la chambre des communes impériale. Ce Parlement jouit actuellement de tous les droits que possède le parlement anglais.

Il est incontestable que nous avons le droit de condamner à l'emprisonnement et si nous avons ce droit, nous avons le pouvoir de l'exercer dans les mêmes conditions que le gouvernement impérial, c'est-à-dire de faire subir l'emprisonnement dans la prison commune; d'ailleurs, le Code criminel décrète aussi que toute personne légalement condamnée à l'emprisonnement sera internée dans la prison commune. Sur ce point, après toutes les recherches que j'ai pu faire, je n'entretiens pas le moindre doute. Je ne puis pas prétendre que le temps m'a manqué, car j'ai eu toute une semaine à consacrer à cette affaire. Appuyé sur les autorités que je viens de citer, je demande à la Chambre de décider que le Parlement a le droit indéniable de condamner ce témoin à l'emprisonnement et de lui faire subir cet emprisonnement dans la prison commune.

Le Parlement a non seulement le pouvoir, mais le devoir d'agir ainsi, et en voici la raison: Le 17 du mois courant, nous avons ordonné qu'une certaine question, la même qui a été posée aujourd'hui, soit posée à M. R. C. Miller. Si la question n'était pas posée comme elle aurait dû

l'être, c'était alors le temps de s'y opposer; mais ceux qui ont appuyé la motion ne peuvent plus aujourd'hui prétendre que la forme en était défectueuse. En adoptant la motion, la Chambre a approuvé le fond et la forme de la question.

Maintenant que le témoin a comparu devant la Chambre et a réitéré son refus de répondre, ce n'est plus le temps de s'opposer à la forme de la question, même si cette objection pouvait avoir quelque valeur.

Je maintiens que l'objection vient trop tard et je maintiens de plus, que si elle avait été faite plus tôt, il aurait été facile d'en démontrer l'inanité.

Voici un témoin qui défie l'autorité de la Chambre; il déclare que la Chambre peut ordonner ce qu'elle voudra et qu'il n'en tiendra aucun compte; son avocat demande ensuite à la Chambre qu'elle s'incline devant l'arrogance de son prisonnier et qu'elle le remette en liberté.

La seule chose qu'il nous reste à considérer c'est de savoir si les raisons données par le témoin sont suffisantes pour nous autoriser à temporiser, à suspendre notre jugement, pour mieux nous assurer s'il est de notre devoir de l'envoyer en prison.

Quelles sont les raisons qu'il donne? Sa réponse, dépouillée de tout verbiage inutile, dépouillée de tous les éloges que le témoin se décerne à lui-même, se résume à ceci: j'ai un procès pendant, à Montréal; j'ai des intérêts en jeu et je demande à la Chambre, le plus haut tribunal du pays, de suspendre son action jusqu'à ce que ce procès soit jugé.

Si cette excuse est acceptée, tout ce qu'un témoin aura à faire, quand il sera sommé de comparaître devant le Parlement, sera d'intenter un procès à quelqu'un et il sera relevé de toute obligation de répondre aux questions. S'il ne se soucie pas d'intenter un procès lui-même, il n'aura qu'à demander à un ami de lui rendre ce service, et ensuite, nous entendrons les honorables députés de la gauche affirmer que cette raison est suffisante pour que le témion soit remis en liberté. Il n'est pas possible d'imaginer une position plus fausse, plus incompatible avec la dignité du Parlement. Pour citer une haute autorité, je réfère l'honorable député de Carleton (M. Carvell) à la page 387 de l'ouvrage de Cushing:

Il a déjà été démontré qu'un témoin, devant l'une ou l'autre Chambre du Parlement, ne peut refuser de répondre à une question qui lui est posée (sauf une seule exception qui sera présentement expliquée), en donnant comme raison que la réponse l'exposerait à un procès, à des poursuites criminelles, ou l'obligerait à violer le secret professionnel, ou à manquer à un serment judiciaire, comme dans le cas d'un grand juré, ou à manquer un serment volontaire, comme dans le cas d'un franc-maçon et autres cas semblables, dont quelques-uns seraient acceptés comme une excuse suffisante devant une cour de justice. Cette différence entre la procédure du Parlement et celle d'un tribunal ordinaire, a été établie pour des raisons d'utilité publique et on la considère comme essentielle à une enquête parlementaire effective.

Autrement dit, ce qui pourrait constituer une excuse devant une cour de justice, n'en est pas une devant cette Chambre. La raison que donne M. Miller ne serait pas même admise devant un tribunal ordinaire. On se moquerait de lui, s'il refusait de donner sa déposition, sous prétexte qu'il a un procès pendant devant un autre tribunal. L'auteur que je viens de citer dit en toute lettre que même si cette excuse pouvait être acceptée par une cour de justice, elle ne peut pas être invoquée ici, devant le plus haut tribunal du pays, devant le Parlement, qui est le grand tribunal enquêteur du Canada.

L'honorable député de Carleton (M. Carvell), après avoir épuisé tous les arguments qu'il a pu trouver, conclut en disant que même si nous avons le pouvoir de faire ce que nous faisons, c'est un pouvoir suranné, un reste de barbarie des siècles passés. Il fait appel à la dignité de la Chambre et lui demande de renoncer à ce privilège démodé. Si nous suivions son conseil, dans quelle position serions-nous?

A l'entendre, un siôcle se serait écoulé depuis qu'on aurait exercé ce pouvoir pour la dernière fois. J'affirme qu'on l'a exercé à maintes reprises, même depuis la naissance de l'honorable représentant de Carleton. La chambre des communes anglaise ne s'est pas privée d'user de ce privilège.

Le dernier cas que j'ai pu relever s'est produit en 1879, alors qu'un nommé Grisell fut assigné pour mépris du règlement et fut incarcéré à Newgate. Cela ne date pas de si loin, après tout. Je me lève ici pour affirmer qu'autant que mes recherches me permettent d'en juger, il ne s'est pas produit de cas de cette nature depuis et, certainement pas auparavant, où quelqu'un a refusé de répondre et qui, après qu'on lui eut fourni l'occasion de ce faire, a persisté dans son attitude et cela, sans être condamné à l'emprisonnement. On a affirmé ici—tel que je viens de le dire—qu'il serait cruel d'imposer cette punition. A quoi sert-il d'employer ce raisonnement et de dire qu'un homme peut jeter le défi à la Chambre; qu'il peut commettre l'infraction le plus flagrante aux règlements que nous devons observer, puis échapper au châtiment? Où en serions-nous rendus? La plus petite cour de justice de ce pays—si l'on peut donner ce qualificatif à une division de nos tribunaux—a le pouvoir de condamner à l'emprisonnement le témoin qui refuse de répondre. Nous avons accordé aux cours de justice de ce pays—qu'il s'agisse de tribunaux de police où de cours de juridiction supérieure—le pouvoir de con-

damner celui qui méprise les privilèges et la dignité de ses institutions. La Chambre des communes, le premier tribunal du Dominion, va-t-elle prendre sur elle de déléguer aux plus petites cours du Canada le pouvoir de condamner à l'emprisonnement celui qui se moque de ses règlements? S'il existe une façon en laquelle cette Chambre peut se départir des fonctions qui constituent la première raison de son existence, et refuser de remplir son devoir envers la population de ce pays, s'il existe, dis-je, une façon d'accomplir tout cela plus flagrante et plus désastreuse que celle-là, je demande qu'on me l'indique. Cela signifierait l'abandon de notre pouvoir de poursuivre des enquêtes. Le seul recours qui nous reste, c'est l'emprisonnement. Nous devons mettre cet homme en prison ou bien dire: Procédez; conduisez votre cause comme bon vous semble; ne répondez pas, si vous l'aimez mieux; nos pouvoirs sont épuisés; vous pouvez demeurer en cette Chambre sous la garde du sergent-d'armes ainsi que l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) vous conseille de le faire; en fin de compte, vous serez mis en liberté.

Ce serait priver le Parlement de son pouvoir d'enquêter; ce serait enlever au comité des comptes publics toutes les armes dont il s'est servi dans le passé en vue de l'intérêt public; en un mot, ce serait montrer au monde entier l'impuissance de cette Chambre. En agissant ainsi, nous prouverions que nous tergiversons, impuissants à remplir notre tâche et incapables de conserver nos privilèges et les droits du peuple au moyen d'une enquête qui établirait comment on a dépensé les deniers publics.

On affirme que nous devrions retarder encore avant de prendre une attitude déterminée. L'honorable représentant de Carleton va même jusqu'à dire que nous commettrions une injustice à l'endroit du Parlement, si nous condamnions cet homme. On allègue spécialement que ce délai est nécessaire, parce qu'aucun avis n'a été donné et que les honorables membres de la gauche n'ont pas eu l'occasion de se concerter en vue de ce qu'on peut faire en faveur de cet homme. Eh! quoi, monsieur l'Orateur, si l'honorable représentant de Saint-Jean et l'honorable député de Carleton s'étaient levés pour dire que le prisonnier qui a comparu ici cet après-midi avait répondu d'une façon claire et complète, il serait du devoir d'un membre de cette Chambre de donner avis qu'après deux jours écoulés, il proposerait que cet homme fût remis en liberté. S'il fallait un avis dans le cas qui nous occupe, il est certain qu'il serait donné. Nous ignorions ce qu'il dirait et ce, jusqu'au moment où il a été conduit à la barre. Nous savons maintenant ce qu'il a dit. Cependant, l'honorable député de Saint-Jean pourrait encore se lever pour dire d'un ton solennel qu'avant que nous pussions proposer que cet homme fût ou non remis en liberté, il faudrait donner un avis de motion deux jours auparavant, ce qui permettrait à mes honorables amis de se préparer en conséquence. Je demande à la Chambre, par déférence pour le devoir que nous devons remplir envers la population de ce pays, de défendre sa dignité ce soir et de condamner cet homme.

Le cas cité par l'honorable député de Saint-Jean, celui de Maxse, ne ressemble certainement pas dans tous ses détails à celui qui nous occupe maintenant. On ne l'a pas encore rapporté? Nous ignorons les particularités de cette cause, mais nous savons que c'est le cas d'un homme qui avait porté certaines accusations contre un ministre; cependant, on constata que cet individu ne possédait rien qui pût établir ses assertions; il fut alors cité à la barre du parlement pour recevoir sa sentence.

Ce sont là tous les renseignements que nous possédons à ce sujet. L'offense qu'on lui reprochait donc était peut-être de nature à s'imposer à la commisération ou à la compassion du Parlement. Ce cas ressemble-t-il à celui qui nous occupe? Voici un homme à qui on demande de répondre à une question et qui refuse de répondre—ce qui constitue un délit—à qui l'on pose à nouveau la même question et qui garde toujours le même mutisme, et qui quitte la barre de la Chambre, témoin refusant d'obtempérer à l'ordre du Parlement. Aussi longtemps il refusera de parler, aussi longtemps le délit subsistera. Jusqu'à ce qu'il y mette fin par sa réponse, nous n'avons pas le droit d'user de compassion à son égard; inutile la compassion ou la miséricorde, puisque le délit persiste toujours.

J'ai dit tout ce que je voulais énoncer à ce propos. Nous rétrograderions—sérieusement, je crois—si nous accédions dans la moindre mesure à la requête de l'avocat du prévenu; j'estime que les raisons invoquées par les deux honorables députés qui ont parlé en sa faveur établissent encore plus clairement le devoir qui incombe à cette Chambre d'adopter cette résolution.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud): Monsieur l'Orateur, s'il m'est permis de faire quelques observations au sujet de la motion maintenant soumise à la Chambre, je dirai, tout d'abord, que je suis un de ceux qui croient en tout temps au maintien non seulement de la dignité de cette Chambre, mais encore à celui de son pouvoir et de son autorité et cela dans la plus large mesure possible. Je compte aussi au nombre de ceux qui sont prêts à traiter une motion de la nature de celle que nous discutons en ce moment avec la gravité la plus grande et non pas avec cette légèreté

qui semble régner parmi les membres de la droite qui ont pris la parole en cette occasion... (Protestations.) et non pas avec l'accompagnement de ces applaudissements suraigus qui ont souligné les paroles de l'orateur qui m'a précédé, et cela, chaque fois qu'il lui est arrivé de faire une observation indiquant la moindre trace de dévouement à son parti. Lorsque je considère que la Chambre discute en ce moment ce qui, à mon sens, revêt le caractère d'une accusation très grave, où la liberté d'un sujet britannique est en jeu, et lorsque je vois—ce qu'il m'a été donné de constater il y a un instant à peine—quatre ministres de la couronne frapper leurs pupitres et souligner de leurs bravos bruyants ce que je considère n'être, en réalité, que des affirmations de partisan, je me demande si les honorables membres de la droite accordent bien à cette question cette étude sérieuse et ce jugement indépendant qu'elle réclame. Mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a présenté ce qui, à son point de vue, pourrait être une argumentation très habile à l'appui de sa prétention que cet homme, ce prisonnier qui a paru à la barre de la Chambre aujourd'hui, avait enfreint les privilèges du Parlement. S'il en était ainsi, je serais le dernier à chercher à excuser cet individu et je serais le premier à dire qu'il faut maintenir l'autorité du Parlement. Mais je n'ai pu, après l'étude que j'ai faite de la question—étude incomplète, je dois le dire—en arriver à la conclusion qu'il s'était produit ce que la Chambre devrait grandement considérer comme une atteinte à ses privilèges. Alors même qu'il en serait autrement, les procédures suivies dès l'origine jusqu'à ce moment seraient des plus irrégulières. Dans un cas semblable, l'observance de la règle, même si elle repose sur une question de forme, est nécessaire parce que l'on doit envisager toutes les procédures avec la plus grande sévérité, tout comme on le ferait s'il s'agissait d'interpréter et d'appliquer une loi criminelle. Je crois que l'honorable député de Portage-la-Prairie et l'honorable député de Grey-nord ont peiné quelque peu aujourd'hui dans l'espoir qu'ils pourraient excuser ce qui, à mon sens, semblerait plutôt constituer un oubli de leur part, lorsque cette question était débattue au comité des comptes publics. L'honorable représentant de Grey-nord a l'honneur de présider cet important comité. Je ne fais pas partie de ce dernier et je ne crois pas avoir assisté plus de quatre ou cinq fois à ses réunions au cours de douze ans.

En ma présence jamais ce comité ne s'est occupé de cette affaire. Je soutiens que la fonction de président de ce comité ressemble plus ou moins à celle d'un juge; quoiqu'il en soit, elle devait être au-dessus des attaches de parti.

Jusqu'à il y a environ une heure, je n'avais pas eu l'occasion de lire le compte rendu des procédures de ce comité à sa séance du 14 février dernier, alors que fut soulevée la question qui nous occupe maintenant. Pourtant, au fur et à mesure que je lisais la preuve établie, je m'étonnais grandement de la méthode que je pourrais qualifier d'enefficace—et certainement d'incomplète—adoptée par l'honorable député de Partage-la-Prairie dans l'interrogatoire du témoin, M. Miller, maintenant le prisonnier à la barre. J'ai lu avec le plus grand soin tout cet interrogatoire, et j'affirme ici que l'omission la plus flagrante a été commise par l'interrogateur, mon honorable ami de Portage-la-Prairie. Il n'a jamais demandé au témoin, le prévenu à la barre, s'il avait payé cet argent à quelqu'un. On ne trouve aucune question à cet effet. L'honorable député a dit ce soir qu'il avait conclu de telle ou telle affirmation, de tel ou tel témoignage que, dans son ensemble, l'enquête démontrait que l'accusé avait payé de l'argent à quelqu'un. La première chose qui se serait présentée à l'esprit d'un avocat—et même à celui du simple citoyen qui n'est pas très fort en droit—aurait été de poser au témoin la question directe: Avez-vous ou non payé de l'argent à quelqu'un? On ne trouve pas cette question dans le rapport de cet interrogatoire. Si je poursuis cette lecture, je suis encore plus étonné de l'attitude du président de ce comité. En outre de cette omission flagrante et incompréhensible que j'ai décrite, nous voyons dans le rapport des procédures de ce comité au bas de la page 8, que le président a fait connaître son opinion dans cette réponse qu'il a faite à une allégation de M. Carvell.

Non, non. Le témoin lui-même a délibérément dit qu'il a payé $41,000 dans le but d'obtenir $117,000 d'affaires du Gouvernement.

Je demande à mon honorable ami, le président de ce comité, de lire cette preuve maintenant et de dire si cette partie du rapport est exacte ou non, ou si le témoin avait réellement fait cette déclaration.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député ne doit pas oublier que le témoin et que son avocat étaient tous deux présents et qu'ils ont consenti à cette proposition.

M. GUTHRIE: Je ne puis juger de ce qui s'est passé à ce comite qu'en m'en rapportant au dossier imprimé que j'ai lu ligne par ligne.

Et depuis la première question jusqu'au bas de la page 9, on n'a pas demandé au témoin s'il avait donné l'argent à quelqu'un. Cependant, le président dit à M. Carvell:

Le témoin lui-même a, de propos délibéré, déclaré qu'il avait payé $41,000 afin d'obtenir du Gouvernement pour $117,000 d'affaires.

Je mentionne ceci dans l'unique but de démontrer dans quel état d'esprit le prési-

dent a du être en dirigeant cette enquête judiciaire au comité des comptes publics. Je continue à parcourir le rapport jusqu'à la page 11, alors que le président dit, en réponse à M. German qui avait dit que le témoin n'avait pas fait cette déclaration:

Le témoin admet qu'environ $41,000 ont été payés pour obtenir du Gouvernement des entreprises au montant de $117,000. Nous lui demandons ensuite à qui ces paiements ont été faits et il refuse de le dire.

Et jusqu'alors le témoin n'avait pas fait cette déclaration, bien qu'en deux occasions le président eut déclaré qu'il l'avait faite. La question devient importante, en vue du privilège qui a été réclamé par le prisonnier à la barre, par le conseil qui a comparu en son nom. Le plaidoyer fait aujourd'hui est à l'effet qu'un procès a été intenté au sujet de ces $41,000 entre M. Miller et la compagnie dont il était jadis le gérant ou le président.

Un DEPUTE: L'un et l'autre.

M. GUTHRIE: Il y a la réclamation de la compagnie contre M. Miller et celle de M. Miller contre la compagnie qui sont devant les tribunaux de Montréal. Que M. Miller ait ou n'ait pas donné l'argent, cela doit avoir une portée directe sur l'issue du procès. Si M. Miller n'a pas donné l'argent à qui que ce soit, cela influera certainement sur l'issue des procès intentés à Montréal en vue de faire rendre compte de cette somme. Il se peut que M. Miller n'ait pas donné l'argent; il n'a certainement pas déclaré qu'il l'a donné et la question ne lui a pas été posée. S'il l'a donné, alors en quoi cela intéresse-t-il la Chambre ou le pays? L'argent a-t-il été payé à un membre de la Chambre ou du Sénat, à un ministre ou à un fonctionnaire du Gouvernement, ou a-t-il été payé au détriment de ce que l'on pourrait appeler la bonne administration du pays, pour favoriser des intérêts politiques ou autres? Je dis à la Chambre que nous avons un intérêt direct à connaître ces faits. Mais nous devrions d'abord nous assurer si l'argent a été donné ou non, et l'on aurait dû poser au témoin cette question comme base des questions suivantes posées par l'honorable député de Portage-la-Prairie à la page 5:

D. Tout ce que vous avez fait se réduit à avoir inscrit vos initiales sur le livre de caisse pour l'argent à mesure qu'il vous était payé par le secrétaire.—R. Oui.

Il s'agit des $41,000.

R. Oui.

D. Ma question suivante est celle-ci: Voulez-vous donner au comité un relevé attestant à qui vous avez donné l'argent?

Pas à qui, mais où il l'a donné. C'est peut-être là une distinction subtile, mais lorsqu'il s'agit de la liberté du sujet, ces distinctions subtiles sont constamment évoquées et les tribunaux les mettent constamment à exécution. Je dis que la question est peu sérieuse et mal conçue. En premier lieu, elle n'était pas suffisamment appuyée, vu que l'on n'avait jamais demandé au témoin s'il avait ou non donné de l'argent à quelqu'un. La question à laquelle on s'est opposé et à laquelle on a refusé de répondre a été—si ce rapport est exact:

Tel qu'il est allégué par vous dans votre interrogatoire devant le comité spécial permanent.

Ce n'est pas là la question posée par vous, monsieur l'Orateur—du moins si j'ai bien lu la question posée au prisonnier telle qu'elle a paru dans les Débats du 18 février dernier, laquelle était: "A qui avez-vous payé la somme de $41,000, etc.?" L'autre partie de la question qui est sujette à objection, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Saint-Jean, était certainement la conclusion suivante:

Tel qu'il est délégué par vous dans votre interrogatoire devant le comité spécial permanent.

L'importation étant que M. Miller lui-même avait déclaré dans son interrogatoire qu'il avait fait les paiements. D'après tout ce que je puis voir dans le rapport au sujet de ce qui s'est passé au cours de cette réunion du comité des comptes publics, M. Miller n'a jamais fait pareille déclaration, et j'en appelle à ce sujet aux honorables membres de la droite—particulièrement à mon honorable ami le ministre de la Justice, qui a eu de l'expérience comme juge des tribunaux supérieurs, et qui comprend jusqu'à quel point le Code criminel de ce pays est rigoureusement étudié et appliqué. Je lui demanderai si, sur une mise en accusation entachée d'autant d'irrégularités et d'omissions, on eût trouvé en premier ressort matière à procès contre un inculpé. J'espère que le ministre de la Justice donnera à la Chambre son opinion avant que l'on ait disposé de cette question; qu'il nous guidera et nous dirigera sur la manière d'agir en cette affaire. Je lui demanderai de déclarer clairement et sincèrement à la Chambre, et je n'ai aucun doute qu'il le fera, quelle serait la procédure à suivre en supposant que, lors de l'instruction d'une cause criminelle ordinaire, l'on découvrirait un écart de ce genre entre les renseignements et l'acte d'accusation.

Est-ce que l'on ne ferait pas des amendements au sujet de cette affaire. Le Code criminel y pourvoit, et j'indiquerai particulièrement la manière précise selon laquelle toutes les accusations doivent être portées et la preuve produite lorsque la liberté du prévenu est en jeu. Il en est ainsi dans le cas actuel, et je ferai remarquer à mon honorable ami le premier ministre qu'il y a un écart très marqué entre la question posée par cette Chambre au prisonnier à

la barre, il y a un ou deux jours, comme aujourd'hui, et les questions auxquelles il a refusé de répondre au comité des comptes publics. Je ne veux pas, pour un seul instant, nier que cette Chambre ait le pouvoir absolu de forcer un témoin de répondre à une question quelle qu'elle soit, et je ne crois pas que l'on puisse invoquer un privilège quelconque lorsque cette Chambre s'occupe d'une question en adoptant la motion nécessaire. Mais, après tout, ce pouvoir est discrétionnaire, et la question n'est pas de savoir si nous avons le pouvoir de le faire, mais s'il est juste et concevable que nous prenions cette mesure. Pour ma part, ayant entendu aujourd'hui la déclaration de l'avocat du prévenu, je crois que la Chambre devrait hésiter avant d'insister pour avoir une réponse à cette question, à moins qu'il ne soit démontré que l'intérêt public du Canada l'exige, ou que le service public a été contaminé ou corrompu de quelque manière. Autant que je sache rien de semblable n'a été rendu public. En tenant compte de la déclaration faite par l'avocat, ne serait-ce pas user d'une discrétion juste et raisonnable envers cet homme que de remettre cette affaire jusqu'à ce que ces procès aient été réglés? Si, en réponse à la question posée aujourd'hui, le témoin dit qu'il n'a donné l'argent à personne, alors, son procès basé sur la question de comptabilité entre lui et sa compagnie sera certainement influencé par sa réponse. Avons-nous le droit de le mettre dans cette position? D'un autre côté, s'il dit qu'il a donné l'argent à celui-ci ou à celui-là, est-ce que cela ne fournirait pas encore à la partie adverse dans ce procès des renseignements auxquels ils n'ont aucun droit avant l'audience? Naturellement, j'admets que s'il a donné l'argent d'une façon inconvenante ou dans un but illégal, il est de l'intérêt vital de cette Chambre que le fait soit connu et que toute l'affaire soit tirée au clair.

M. LANCASTER: Il devrait dire la vérité dans l'un et l'autre cas, n'est-ce pas? Ne devrait-il pas dire la même chose là comme ici?

M. GUTHRIE: Décidément, j'ignore ce que sera la réponse. Je suppose tout simplement que l'on a légitimement disposé de l'argent, et je ne suppose pas qu'il se soit rendu coupable de quoi que ce soit à ce sujet. Un autre point que je veux faire ressortir est celui-ci: Il ne faut pas oublier que nos délibérations actuelles sont de la nature d'un procès, et que les seules choses sur lesquelles nous puissions agir sont la preuve entendue devant le comité des comptes publics et la déclaration faite aujourd'hui à la barre de cette Chambre. Cette motion, si elle est adoptée, sera de la nature d'une conviction, une conviction qui ne peut être revisée, et au sujet de laquelle il n'y a pas d'appel à aucun tribunal en ce pays. Je le demande aux honorables députés, avons-nous suffisamment étudié cette question? Avons-nous eu le temps de l'étudier? Combien d'honorables membres de cette Chambre ont lu la preuve qui a été entendue devant le comité des comptes publics? Je sais que probablement vingt ou trente membres de cette Chambre assistaient à cette séance du comité.

M. CARVELL: Huit ou neuf.

M. GUTHRIE: Mon honorable ami dit qu'il y avait huit ou neuf membres présents. Combien des honorables députés qui étaient présents se sont donné la peine de lire la preuve et se sont efforcés de comprendre clairement la question? Je dois dire que je n'ai lu la preuve qu'à six heures, et je ne crois pas me tromper en disant que plus de la moitié des membres de cette Chambre ne se sont pas mis au courant des dépositions qui ont été entendues. Vu cet état de choses, je crois que cette Chambre n'est pas en position de juger cet homme, dont les droits et la liberté sont en jeu. Je prétends que nous ne devrions pas décider cette question maintenant, et je suis certain que tous les membres de cette Chambre animés d'un esprit de justice conviendrait avec moi que nous devrions prendre le temps d'étudier cette question. Je crois que la demande de remettre cette affaire à deux ou trois jours était modeste et raisonnable, et que mon très honorable ami le premier ministre aurait dû y consentir sans la moindre hésitation. Je crois de plus que toute la procédure est irrégulière. J'admets que cette Chambre a le pouvoir d'emprisonner lorsqu'il y a lieu, mais si nous emprisonnons, il nous faut pourvoir aux rouages nécessaires pour mettre à exécution, plus tard, notre mandat d'emprisonnement. Ces rouages devraient être complets, où nous ne devrions pas exercer les pouvoirs qui nous sont conférés. Je prétends, sans la moindre crainte de me tromper, qu'il n'y a pas en Canada de rouages—et il n'en a pas existé depuis la confédération—qui nous permette de prendre charge d'un prisonnier après son mandat d'écrou, à moins que ce ne soit dans l'enceinte de la Chambre. Tous les cas cités par l'honorable député de Grey-nord sont des cas qui se sont produits, je crois, avant l'adoption de l'acte d'union de 1840; des cas dans le Haut-Canada, où la législature de la province avait la direction unique et exclusive, sujette aux intérêts du comté et du district, des prisons communes; et la législature contre les privilèges de laquelle on s'était mis en contravention pouvait certainement envoyer le déliquant dans la prison soumise à sa juridiction. Il en est de même dans la Grande-Bretagne; il en est de même dans les cas cités par l'ho-

norable député du Portage-la-Prairie, là où les prisons sont sous la juridiction de la Chambre qui lance le mandat d'écrou.

Autant que je sache, les seules prisons qui relèvent de l'autorité du Parlement sont les pénitenciers qui sont régis par les lois fédérales. Où mettrez-vous cet homme? La condamnation doit être complète. Je crois que le premier ministre et le ministre de la Justice l'admettront. Si nous n'avons pas créé l'organisme nécessaire, nous devrions hésiter à exercer un pouvoir que nous possédons et, dans le présent cas, je suis convaincu que nous n'avons pas créé cet organisme. Nous aurions dû le créer, mais ces cas se présentent très rarement; si je comprends bien, il ne s'en est pas présenté un seul depuis la confédération, de sorte que ce serait probablement une dépense inutile que d'établir un lieu d'internement pour ceux qui portent atteinte aux prérogatives de la Chambre. Le projet de résolution est formel, et constituera une condamnation lorsqu'il aura été adopté. Il déclare que l'inculpé à la barre sera détenu à la prison du comté de Carleton. Je soumets en toute confiance que le géolier de cette prison n'est aucunement autorisé à recevoir le prisonnier. Celui-ci serait conduit là, je le suppose, en vertu de votre mandat, monsieur l'Orateur. Cette prison est sous la direction du shérif nommé par les autorités du comté, et elle est régie par la loi d'Ontario concernant les prisons de la province. Les juges des cours de comtés et des cours supérieures du Canada peuvent régler l'emploi de ces établissements, mais le Parlement n'a pas le droit de le faire, que je sache, et le geôlier de cette prison ne peut pas recevoir le prisonnier en vertu d'aucun mandat, si ce n'est du mandat d'un juge ou d'un magistrat auxquels la législation provinciale confère ce pouvoir.

Puis, se présente cette question: Que ferez-vous de votre motion ou votre condamnation? Je soumets que la forme actuelle de la proposition est tout à fait irrégulière. De cette condamnation, il n'y a pas d'appel à une cour de revision. Lorsque les bases sont si chancelantes, que les premières procédures sont si irréguljères, qu'il y a contradiction entre la question que vous avez soumise et la question posée en premier lieu et à laquelle l'inculpé a refusé de répondre, que la contradiction est si grande, qu'il n'y a pas de moyen d'exécuter votre sentence si vous en rendiez une, devrions-nous dans ces circonstances user de notre discrétion et dire que cet homme sera incarcéré. Je ne le crois pas, et je ne crois pas que la Chambre soit unanimement d'avis que nous devons le faire. Je déplore par-dessus tout que, dans cette discussion, on tente de donner une teinte politique à nos procédures. Nous ne pouvons pas jeter un coup d'œil sur les délibérations du comité des comptes publics sans nous en apercevoir, et si les députés de la droite rient en entendant mes paroles, c'est qu'ils n'ont pas assisté aux séances de ce comité et qu'ils n'ont pas lu la preuve.

Autrement, ils ne riraient pas. S'ils l'avaient lu, ils ne riraient pas, et s'ils ne l'ont pas fait, ils ne sont pas en mesure de se prononcer dans le présent cas. Pourquoi ne nous donnerait-on pas le temps de réfléchir?

Je crois savoir que le représentant de Grey-nord (M. Middlebro) a donné une tournure dramatique à toute cette affaire. Avant que l'inculpé n'eût répondu, j'ai été surpris de voir dans le "Evening Journal" une entrevue du président du comité des comptes publics qui disait qu'il ne devait pas y avoir de compromis dans cette affaire. Cette entrevue a été publiée avant même que la Chambre n'eût engagé le débat ou que la question n'eût été posée cet après-midi. Naturellement, ces incidents sont ceux qui attirent les journaux et qui sont racontés sous des titres flamboyants. Toute l'affaire est plus ou moins devenue un spectacle, et je n'ai pas le moindre doute que le représentant de Grey-nord désirait occuper le devant de la scène. Le jour où il a soulevé cet incident il lui a fallu prendre place auprès du premier ministre. Si quelqu'un est coupable de l'irrégularité et de l'inexactitude de la procédure et des omissions, qui étaient flagrantes au début, je crois que les députés de Grey-nord et de Portage-la-Prairie sont les deux plus dignes de blâme.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): J'approuve pleinement les remarques de l'honorable préopinant (M. Guthrie) lorsqu'au début de son discours il a fait observer que cette question est très grave, et qu'on devrait s'en occuper avec la plus grande impartialité. Je suis tellement de cet avis que je m'abstiendrai de repousser les imputations de partialité à l'adresse des députés de la droite, imputations uniquement provoquées par les applaudissements qui ont accueili le discours très éloquent et très probant, selon moi, du représentant de Portage-la-Prairie (M. Meighen). Nous nous occupons d'une question très grave et notre responsabilité est grande. La question est très grave pour deux raisons, dont l'une a été mentionnée par des députés de la gauche, tandis qu'ils semblaient disposés à ne pas tenir compte de l'autre. Toutefois, je dois rendre à l'honorable préopinant la justice de dire qu'il a semblé s'apercevoir de l'importance de cette question découlant de la seconde raison que j'ai mentionnée. La question est importante, parce qu'elle a trait à la liberté d'un sujet britannique, mais elle est importante aussi parce qu'elle se rapporte à l'affirmation de l'autorité de cette Chambre qui se compose des représentants que la population canadienne s'est choisis. Je désire autant que qui que ce soit protéger la

liberté des citoyens, mais je comprends aussi, et il me plaît de croire que tous les membres de la Chambre, en présence d'une question semblable, voient immédiatement l'importance d'affirmer l'autorité des représentants du peuple.

Nous avons à décider une question qui nous oblige à nous acquitter de ces deux devoirs: du devoir de respecter la liberté des citoyens, en tant qu'elle doit être respectée et protégée, comme elle l'est toujours, sauf lorsqu'un individu a attiré sur lui la vindicte des lois et s'est exposé par là à être privé de sa liberté, et du très grave devoir d'affirmer et de défendre l'autorité de cette Chambre. Je conçois difficilement qu'on aborde une question semblable en permettant à dessein que des considérations politiques influencent le jugement. Se demander si d'un côté ou de l'autre de la Chambre un député obéit aux influences politiques, ce n'est certainement pas nous aider à tirer une bonne conclusion, et on devrait certainement éviter soigneusement de le faire.

Nous sommes en présence d'une question qui a surgi lundi dernier et d'une question qui se présente aujourd'hui. Aussi, il me semble que les reproches de l'honorable préopinant au sujet de la manière dont les questions ont été posées et dont l'enquête en général a eu lieu au comité des comptes publics sont entièrement hors de propos. Si la motion est adoptée, si l'inculpé comparaît à la barre, s'il est condamné à la prison, ce ne sera pas pour ce qui s'est passé au comité des comptes publics, ni parce qu'il y a déclaré qu'il a payé cet argent dans un but quelconque, s'il l'a déclaré. Ce sera purement et simplement parce qu'il a deux fois refusé de répondre à une question que lui posait la Chambre par l'intermédiaire de l'Orateur.

Selon moi, toute la question se résume à ceci: le témoin a-t-il donné une raison satisfaisante de son refus de répondre à la question que la Chambre lui a posée? S'il l'a fait, il devrait être libre. S'il ne l'a pas fait, à moins que l'autorité de la Chambre ne devienne illusoire, celle-ci doit avoir un moyen d'exiger une réponse à cette question, et il me semble que, si elle a ce moyen il est de son devoir de s'en servir.

Voyons quelles sont les raisons invoquées pour justifier le refus de répondre. Celui qui comparaissait à la barre a lui-même donné ces raisons et il est étrange, vu l'objection qu'on a le plus énergiquement soulevée contre l'incarcération de cet individu pour son refus de répondre, qu'il n'ait nullement laissé entendre que la question renfermait quelque chose de nature à l'induire en erreur. Le représentant de Saint-Jean (M. Pugsley), qui a fait un long discours cet après-midi, a énergiquement prétendu que la question était insidieuse et il a invoqué cette raison pour prouver que l'inculpé n'était pas tenu de répondre.

M. PUGSLEY: Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. DOHERTY: Je crois aussi que mon honorable ami a ajouté que la question était fausse, qu'elle renfermait une allégation fausse. Ce sont là les deux raisons de son objection. Je n'ai pas le moindre désir de dénaturer la pensée de l'honorable député.

M. PUGSLEY: Je croyais que le ministre avait oublier la première partie.

M. DOHERTY: Je suppose qu'il serait présomptueux de ma part de dire que je m'imagine que l'honorable député, qui sait manier la parole, voulait laisser entendre que la question prêtait à des objections, parce qu'elle était de nature à tromper.

M. PUGSLEY: Et parce qu'elle était fausse.

M. DOHERTY: Et parce qu'elle était fausse. Mais, ayant dit quelle était insidieuse, c'est-à-dire tendancieuse, il a dû vouloir dire que c'était parce qu'elle renfermait une allégation fausse. Si l'on envisage cette question avec calme et impassibilité, n'est-il pas surprenant que, l'allégation de la question que l'on invoque maintenant pour excuser le refus de répondre étant fausse, il ne soit pas venu à l'idée de l'inculpé de le dire?

M. PUGSLEY: Son avocat l'a dit.

M. DOHERTY: Dans le moment, je m'occupe de ce que le témoin a dit en motivant son refus de répondre. Bien que je consente à faire profiter l'inculpé de tout ce que son avocat a dit, je soumets très humblement que c'était à lui-même de motiver son refus de répondre. C'était lui qui refusait, et il savait pourquoi. Son avocat aurait pu justifier ce refus par un raisonnement, mais ce qu'il a dit ne nous importe pas. Nous avons à décider si ce que le témoin a dit pendant son interrogatoire constitue une réponse convenable ou une raison suffisante de son refus de répondre à la question que la Chambre lui a posée. Ainsi que je le disais tantôt, n'est-il pas surprenant que, si le témoin n'a jamais dit ce que cette question lui fait dire—il a été amené ici deux fois pour répondre à la question et il a comparu aujourd'hui avec une déclaration écrite contenant les raisons de son refus—il n'ait jamais nié, comme il serait naturel de le faire, avoir prononcé les paroles qu'il a prononcées, affirme-t-on.

Je ne prétends pas, si cette objection est bien fondée, que ce serait une réponse concluante, mais je dis que c'est une circonstance très significative, tendant à montrer que le témoin comprenait avoir fait

cette déclaration. Il n'a pas répudié avoir dit qu'il avait payé cet argent. Il y a en plus le fait que l'avocat, lorsqu'il a exposé les raisons pour lesquelles son client ne devait pas être appelé à répondre, a admis aussi que le témoin avait dit avoir payé cet argent. Il est vrai qu'il a dit qu'il avait payé cet argent dans le but d'obtenir des commandes en général. Voici donc deux personnes qui disent que le témoin a admis avoir payé cet argent, et une de ces deux personnes est le prévenu que l'on appuie dans son refus de répondre à la question en disant que ce qu'il a dit n'était pas vrai. Or, si l'on examine la question attentivement, peut-on admettre que ce soit une raison pour exempter le témoin de répondre? Nous trouvons de plus que l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) et d'autres honorables députés qui étaient présents au comité, ont compris que les réponses du témoin devant ce comité, prises dans leurs ensemble, les autorisaient de croire que le témoin donnait à entendre ou voulait donner à entendre qu'il avait payé cet argent, ou que d'autres réponses montraient que s'il avait payé cet argent pour obtenir des commandes, les commandes ainsi obtenues n'étaient pas les commandes du gouvernement.

Je n'ai pas eu le temps avant le dîner de lire la preuve pour voir si le témoin a dit qu'il avait payé cet argent pour obtenir des commandes du gouvernement. Dans tout ce que j'ai entendu dans cette Chambre—et j'ai écouté très attentivement—je n'ai rien entendu à cet effet. Mais j'ai entendu des réponses qui ne me laissent aucune autre alternative—à moins que je ne sois disposé à trouver immédiatement cet homme coupable d'avoir volé cet argent—que de conclure qu'il a obtenu cet argent pour un certain objet, et qu'il l'a payé pour cet objet. C'est nécessairement sa pensée; il a dit quelque chose dans ce sens, il ne le répudie pas, et son avocat a cru comprendre qu'il avait dit avoir versé l'argent. Son avocat déclare qu'il a versé l'argent. Mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro) n'a pas été le seul à le comprendre de cette façon.

Mais supposons que l'honorable député de Grey-nord se soit trompé, que la chose n'a pas été dite, et qu'il ne doit pas y avoir nécessairement de désaccord entre l'honorable député de Grey-nord et l'avocat, mais que la réponse signifiait autre chose. On allègue aujourd'hui que parce que la question posée au témoin contient certaines assertions erronées il doit être exempté de parler.

J'ai exercé les fonctions d'avocat et de juge pendant un certain nombre d'années et je dois avouer que cette doctrine est toute nouvelle pour moi. J'ai entendu quelquefois soulever cette objection, et je l'ai entendu aussi défendre, peut-être pas aussi éloquemment, mais presque avec autant de force et d'éloquence qu'en a montré l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) cet après-midi. Mais il m'a toujours semblé, et dans la plupart des cas les événements l'ont prouvé, que le but des avocats était plutôt d'instruire un peu le témoin sur les réponses qu'il serait sage pour lui de faire, plutôt que pour éclairer le tribunal. Maintes et maintes fois j'ai vu renvoyer cette objection.

M. PUGSLEY: Supposons qu'une question de ce genre soit posée à un prévenu et que mon honorable ami soit le juge, et supposons qu'il connût que la question contenait une assertion fausse au sujet de la déposition qui avait été faite, ne se croirait-il pas tenu de reprendre l'avocat et de lui faire enlever de la question ce qui était faux et non appuyé par la preuve?

M. DOHERTY: Cela dépendrait entièrement de la mesure de l'assertion; comme par exemple si elle était de nature à égarer le témoin au sujet de la réponse qu'il serait appelé à donner. Cela dépendrait encore si le juge croyait que l'assertion était intentionnelle plutôt que faite de bonne foi par l'avocat, d'après le sens qu'il donnait au témoignage, en supposant toutefois que l'on pouvait raisonnablement lui donner ce sens. Il est difficile de prétendre que l'honorable député de Grey-nord ne pouvait pas raisonnablement donner à ces réponses au sujet du paiement de l'argent le sens que leur a donné l'avocat du témoin.

Le témoin n'explique pas le but de ces paiements; mais il paraîtrait que cet argent lui était avancé pour obtenir des commandes, et qu'il en a obtenu du Gouvernement pour la somme de $117,000. Nous sommes donc obligés de choisir entre deux alternatives: où cet homme veut nous faire croire qu'il a employé cet argent à obtenir des commandes, ou il veut que nous croyions qu'il l'a détourné. Je crois qu'il serait absolument injuste de notre part de supposer que cet homme a gardé cet argent pour lui.

Nous ne devons certainement pas le croire tant que ce ne sera pas prouvé. Alors à quoi se résume la supposition qu'on nous demande de faire, que parce que cet homme n'a pas juré en propres termes qu'il avait payé l'argent, il ne l'a jamais payé en réalité? Mais supposons que la preuve ne dise pas cela, ce n'est pas une raison pour que le témoin ait refusé de répondre à la question. La question est parfaitement claire, parfaitement intelligible. Si le témoin n'a pas obtenu l'argent pour cette fin, il devait tout simplement répondre à la question "non".

M. PUGSLEY: Supposons qu'il eut répondu "non", n'eusse pas été avouer qu'il

s'était parjuré devant le comité des comptes publics?

M. DOHERTY: Je me trompais en disant qu'il aurait pu répondre "non", parce que la question était "A qui avez-vous payé l'argent? S'il avait répondu "non" il n'aurait pas répondu à la question. Mais on disait dans la question qu'il avait payé cet argent pour obtenir des commandes du Gouvernement, et s'il avait répondu qu'il l'avait payé à quelqu'un ou à personne, c'eut été une réponse.

M. PUGSLEY: N'aurait-ce pas été l'admission qu'il s'était parjuré devant le comité des comptes publics?

M. DOHERTY: L'honorable député dit que "devant le comité des comptes publics" il n'a pas juré du tout.

M. PUGSLEY: Mais la question dit qu'il l'a juré.

M. DOHERTY: Devant le comité des comptes publics on lui a demandé: "A qui avez-vous payé l'argent? Vous dites l'avoir payé pour un objet particulier? S'il n'a jamais dit cela aucun paiement n'a jamais été fait. Je ne veux pas chercher quelle réponse il aurait pu donner ou ne pas donner. Mais je conteste que la question fût de nature à induire en erreur.

Mais nous avons entendu cet homme aujourd'hui à la barre de la Chambre. Sa réponse avait été préparée avec soin, et je crois que nous avons devant nous un homme intelligent. J'ajouterai qu'aucun homme d'une intelligence ordinaire aurait pu être induit en erreur par aucune assertion contenue dans la question, même si les faits étaient exposés d'une façon erronée.

M. LEMIEUX: Irez-vous jusqu'à prétendre cela?

M. DOHERTY: Oui, je prétends cela et je ne crois pas m'avancer trop loin.

M. LEMIEUX: C'est certainement aller très loin.

M. DOHERTY: Je regrette que mon honorable ami de Rouville ne soit pas de mon avis, mais je n'ai aucune hésitation à affirmer ce que j'ai dit. Quelle autre raison a-t-on invoqué pour ne pas obliger cet homme à répondre? Le but principal de ce que nous faisons dans le moment n'est pas d'agir avec rigueur à l'égard du témoin, mais de l'engager à répondre. La raison que notre collègue préopinant nous a donnée est qu'il prétend qu'il y a des irrégularités dans la manière dont l'enquête a été conduite par le comité des comptes publics. Je n'ai pas l'intention de défendre les honorables et savants députés qui ont conduit cette enquête, car ils sont parfaitement capables de se défendre eux-mêmes. Peu nous importe la façon dont l'enquête a été conduite. Tout ce que nous voulons savoir est ceci: Cet homme a-t-il refusé lundi dernier et refuse-t-il aujourd'hui de répondre à la question qui lui est posée par cette Chambre, et a-t-il raison de refuser parce que, comme il le dit lui-même, sa réponse pourrait lui causer du tort dans ses affaires personnelles? On le poursuit à Montréal en reddition de compte. Il prétend que sa réponse lui nuirait dans son procès. S'il est vrai qu'il n'a pas payé cet argent à aucune personne, sa réponse pourrait lui faire du tort; mais dans ce cas, le peuple devrait savoir l'emploi qu'il en a fait,—qu'il l'aurait détourné.

Je suis réellement surpris que le Parlement canadien se croie tenu de protéger un homme contre le tort qu'il pourrait souffrir s'il avouait avoir gardé pour lui-même cet argent qui lui a été remis pour un but particulier.

J'ai peine à croire qu'un argument de ce genre soit bien accueilli dans cette Chambre. Si d'un autre côté le témoin a remis cet argent à quelqu'un et qu'il nous dise à qui il l'a remis, il aurait fait tout simplement ce qu'on lui avait demandé de faire; et les intéressés, ceux qui ont le droit de savoir la façon dont il a employé l'argent, le sauront. Voilà tout le tort qu'il subirait. On nous demande donc, à cause de ces deux torts possibles, d'abandonner le droit que ce Parlement possède de savoir l'emploi qu'il a fait de cet argent, lorsque le fait est établi d'une façon indiscutable, sur son propre témoignage, qu'il a reçu ces $41,000 pour obtenir des commandes, qu'il a obtenu ces commandes, et les a obtenues du gouvernement fédéral.

M. PUGSLEY: Avec d'autres commandes.

M. DOHERTY: Oui, avec d'autres commandes pour une valeur de $2,000. Quelle partie de ces $41,000 cet homme a-t-il employée pour obtenir ces $2,000 de commandes d'autres personnes, n'importe qui peut le calculer. Il a obtenu ces $41,000 pour obtenir des commandes,—et il en a obtenu pour $117,000 du gouvernement fédéral. Je ne prétends pas que ce soit une preuve concluante qu'il a dépensé l'argent pour cet objet. Peut-être l'a-t-il volé? Je ne le sais pas, mais le Parlement canadien est en face de faits qui justifient le soupçon qu'une partie de cet argent a été employée pour obtenir les commandes qu'il a obtenues. Ayant devant lui cette preuve, qui porte à ce soupçon très grave, le Parlement, par l'entremise de son comité, a commencé une enquête. Lundi dernier, ce comité a renvoyé le témoin devant le Parlement, et on lui a posé la question la plus pertinente qu'on pouvait lui poser, du moment qu'il avait dit avoir obtenu cet argent, le but pour lequel il l'avait obtenu, et de qui il avait obtenu les commandes, savoir: à qui il avait payé cet argent?

Parce que l'on prétend que le témoin est exposé à perdre de l'argent dans une poursuite civile, s'il dit ici la vérité, on voudrait que le Parlement ne fasse aucun effort pour connaître les faits, mais dire tout simplement à ce monsieur: Allez en paix.

Certes, si le Parlement a quelque respect pour lui-même, s'il a quelque respect pour la fonction qu'il remplit,—et quand je parle du respect qu'il doit avoir pour lui-même je ne songe pas à nous en tant que membres individuels de la députation, mais à cette grande institution, la Chambre des communes du Canada,—nous qui faisons partie de ce corps, nous ne permettrons pas qu'il soit annoncé au monde que cette Chambre est absolument impuissante à s'assurer de la vérité d'un fait d'une telle portee, quand déjà les circonstances mises au jour sont tellement de nature à faire soupçonner que des irrégularités ont été commises dans la distribution des commandes du Gouvernement. Si ce n'est pas là une de ces circonstances dans lesquelles le Parlement doit insister pour qu'on respecte son droit d'investigation ou d'enquête . . .

M. DEVLIN: L'honorable membre, en sa qualité de ministre de Justice, prétend-il que la ligne de conduite qu'il convient que nous suivions c'est d'incarcérer le prévenu à la barre dans un prison provinciale, plutôt que dans un pénitencier du Dominion et cela sans faire intervenir le procureur général de la province?

M. DOHERTY: Oui certes, je le prétends, en me réclamant de la loi qui interdit d'enfermer qui que ce soit dans un pénitencier à moins qu'il ne soit sous le coup d'une sentence de deux ans; et, à moins qu'il n'y soit condamné par un tribunal de la province ou du territoire ou du district où l'infraction a été commise. J'affirme avec la plus grande assurance qu'il ne devrait pas être envoyé au pénitencier.

M. DEVLIN: Cette période de deux années est fixée par un texte de loi émanant de notre Parlement, et que notre Parlement peut révoquer.

M. DOHERTY: Notre Parlement peut révoquer cette disposition, mais tant qu'elle restera inscrite dans nos statuts, je n'hésite pas à dire que notre Parlement ne saurait prendre sur lui de se moquer de la loi en condamnant au pénitencier un homme cité devant la barre de la Chambre.

M. DEVLIN: Maintenant, où l'honorable ministre trouve-t-il un texte, soit dans la Constitution, soit dans le Code criminel, ou dans une loi pénale d'une province ou du Dominion, qui autorise la Chambre à incarcérer un condamné dans une prison provinciale?

M. DOHERTY: Je m'efforcerai de fournir à l'honorable député les renseignements qu'il demande, s'il veut me permettre d'en finir auparavant avec l'aspect de la question que j'ai commencé à traiter. Je suis parfaitement disposé à dire pourquoi je serais disposé à l'envoyer en prison.

Je le répète, si ce n'est pas ici une circonstance dans laquelle il y a lieu pour nous d'exercer notre droit de condamner à la prison,—quel que soit l'étendue de ce droit et quelque soit le lieu d'incarcération,—autant vaut renoncer à jamais exercer ce droit. Quant à notre droit de poser cette question et d'exiger qu'on y réponde, en dépit du préjudice que pourra en souffrir le témoin dans ses procès avec des tiers, je dois dire que les tribunaux du pays ont déjà décidé ce que valent ces sortes d'objections de la part de témoins, et cela dans des causes dont les circonstances rappellent celles d'aujourd'hui.

Dans une cause, il ne s'agissait pas de savoir si le Parlement avait le droit d'exiger une réponse, mais de savoir si une commission royale nommée sous l'empire d'un acte de la province de Québec avait ce droit. Cette commission avait été nommée en vue de s'enquérir des circonstances dans lesquelles avait été payée une certaine somme qu'on prétendait avoir été versée dans le but d'influencer la législature. Cette commission n'en était encore qu'au début de son enquête quand les principaux témoins les uns après les autres se mirent à refuser de répondre à telle ou telle question. Un des trois témoins refusa pour des raisons assez semblables à celles invoquées par ce témoin-ci, de dire ce qu'il avait fait de certaines sommes qui avaient passé par ses mains. La commission, en vertu des pouvoirs conférés par la législature, rendit une ordonnance pour l'incarcération de ces témoins récalcitrants. Les témoins s'adressèrent au tribunal en vue d'obtenir l'émission d'une ordonnance de prohibition, et ils eurent gain de cause devant le tribunal de première instance; mais la cour d'appel de la province de Québec, qui, si j'ai bonne mémoire, était alors présidée par un des plus grands d'entre ceux qui ont revêtu l'hermine, et aussi un des plus remarquables d'entre les hommes d'Etat canadiens, sir A. A. Dorion, décida à l'unanimité que ces raisons étaient absolument insuffisantes, et maintint l'ordonnance d'incarcération des témoins qui refusaient de répondre.

Il existe à cet effet un jugement de la cour d'appel d'une de nos provinces, et quiconque réfléchira quelques instants aux conséquences pratiques du maintien de la doctrine contraire, reconnaîtra le bien fondé de cette décision. S'il suffit que le témoin invoque pour justifier son silence son intérêt particulier, le préjudice qu'il souffrirait en faisant connaître l'usage qu'il a fait des fonds dont la dépense est entourée de tant de circonstances louches, alors adieu tout

l'art de contre-interroger les témoins; autant vaut dire qu'à l'avenir on s'en rapportera à l'affirmation d'un témoin quelconque.

J'en viens maintenant à la question que m'a posée l'honorable député de Wright (M. Devlin), et qui me donne à penser qu'il partage les vues de l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie); avons-nous bien le droit de le faire enfermer dans la prison commune? La raison qui justifie notre Parlement de condamner cet homme à la prison dans le lieu qu'il plaira au Parlement, c'est que, comme on l'a déjà fait observer, sous l'empire de loi de l'Amérique britannique du Nord, le Parlement canadien est autorisé à conférer à cette Chambre tels privilèges, immunités et pouvoirs qui pourront être déterminés par acte du Parlement, pourvu qu'ils n'excèdent en aucun cas les privilèges, immunités ou pouvoirs conférés au Parlement de la Grande-Bretagne dans le temps.

M. DEVLIN: Ce n'est ici qu'une des chambres du Parlement.

M. DOHERTY: En effet, ce n'est que la Chambre des communes; et ce que dit la loi de l'Amérique britannique du Nord, c'est que le Parlement pourra conférer à la Chambre des communes, qui n'est qu'une des chambres, tous tels pouvoirs et immunités, etc., qu'il jugera à propos, pourvu qu'ils n'excèdent pas ceux dont jouit la Chambre des communes du Royaume-Uni à cette date.

Et le Parlement, composé du Sénat et de la Chambre des communes, a voté une loi qui forme le chapitre 10 des Statuts revisés de 1906 conférant à la Chambre des communes tous les pouvoirs, privilèges et immunités dont le parlement du Royaume-Uni jouissait dans le temps; et parmi ces attributions se trouve le droit de punir pour mépris et et violation de ses privilèges, par emprisonnement dans la prison commune, ceux qui se rendent coupables de tel mépris et violation de ses privilèges.

M. DEVLIN: Le parlement anglais a les prisons sous sa juridiction.

M. DOHERTY: L'honorable député me demande-t-il sur quoi je fonde ma prétention que la chambre des communes en Angleterre a le pouvoir d'incarcérer dans la prison commune quiconque se rend coupable de mépris ou violation de ses privilèges?

M. DEVLIN: Si l'honorable ministre veut me le permettre, Newgate relève de la compétence du parlement impérial, tandis que les prisons provinciales sont sous la juridiction des gouvernement des provinces canadiennes.

M. DOHERTY: J'aborderai plus tard cet aspect de la question. Je désire indiquer à l'honorable député les sources de notre pouvoir, car rien ne permet mieux d'en mesurer l'étendue. Newgate est la prison commune de l'Angleterre, et les pouvoirs d'incarcération de la chambre des communes en Angleterre ne se restreignent pas à Newgate; elle peut condamner à la prison en tout endroit qu'il lui plaît.

M. DEVLIN: Pourvu qu'il relève du parlement impérial.

M. DOHERTY: Elle pourrait décréter l'emprisonnement dans n'importe quelle autre prison anglaise.

M. DEVLIN: Pourvu qu'elle relève de la juridiction du parlement impérial.

M. DOHERTY: Je ne contredirai pas sur ce point l'honorable député. Il n'existe qu'un seul parlement dans le Royaume-Uni.

M. DEVLIN: Et plusieurs dans notre pays.

M. DOHERTY: Si l'honorable député désire se rendre compte de ma manière de voir, il vaut mieux qu'il ne m'interrompe pas trop.

M. DEVLIN: Parfait.

M. DOHERTY: Je viens de le dire, la Chambre des communes a le droit de condamner un homme à la prison sur un point quelconque de la Grande-Bretagne, et si l'honorable député y tient, j'ajouterai: pourvu que cette prison relève de son autorité. C'est là le pouvoir que nous a conféré la loi votée sous l'empire de l'acte de l'Amérique britanique du nord. Maintenant qu'est-ce que l'honorable député entend par une prison relevant de l'autorité du Parlement canadien, par opposition à une prison relevant d'une législature de province? Autre chose est juridiction et autre chose pouvoir de légiférer en vue de l'établissement, du maintien et de l'administration d'une prison. Le Parlement exerce l'autorité sur tous les points du Dominion à l'égard des matières relevant de son pouvoir législatif. L'honorable député serait en peine de trouver dans la loi de l'Amérique britannique du Nord une disposition édictant qu'une province a seule le droit de dire qui sera condamné à la prison; et l'honorable député, qui est un criminaliste distingué, sait que le Code criminel du Canada, mis en vigueur par le Parlement canadien, est plein de dispositions édictant que tels ou tels contrevenants seront passibles d'emprisonnement pour une période d'au plus deux ans, et que dans ces cas, ils seront enfermés dans la prison commune. Ils sont condamnés à la prison commune aux termes d'une loi votée par notre Parlement, celui-ci ayant le droit de déterminer quelle sera la peine infligée pour infraction des lois pénales édictées sous son autorité. L'autorité provinciale a le droit de condamner cer-

taines personnes à la prison, mais notre Parlement jouit de ce même droit. Le droit qui appartient exclusivement aux législatures provinciales est celui de légiférer pour la création, le maintien et l'administration des prisons.

M. DEVLIN: Mais nous ne légiférons pas.

M. DOHERTY: C'est une autre raison pour dire que nous n'empiétons pas sur les droits provinciaux, car le seul droit qui est attribué exclusivement aux provinces est celui de légiférer quant à la création, au maintien et à l'administration des prisons. Si nous étions à légiférer quant à la réglementation ou l'administration d'une prison, on pourrait nous faire nombre d'objections valables, mais comme le déclare l'honorable député, nous ne légiférons pas.

Par la même loi, le pouvoir d'établir des pénitenciers a été conféré au Parlement. Mais une prison ne cesse pas d'être une prison, parce qu'elle devait être créée, maintenue et administrée par la province, pas plus qu'un pénitencier n'a cessé d'être un pénitencier parce que le Parlement n'en doit avoir la gestion, et les pénitenciers sont surtout faits pour recevoir les prisonniers qui sont condamnés par les cours de la province. Il ne s'ensuit donc nullement que l'autorité à laquelle appartient la création et le gestion de ces établissements ait le droit exclusif de dire qui sont ceux que l'on y mettra. Comme je l'ai déjà fait observer, le Code criminel renferme mainte disposition arrêtant que des individus seront envoyés à la prison commune, et la prison commune relève, comme on le sait, des provinces. Nous avons droit d'édicter, et c'est ce que nous faisons à maintes reprises, que les violateurs de nos lois iront là. De ce que la prison commune tombe sous la juridiction de la province, cela n'en change pas la nature: c'est toujours, comme il est dit dans les anciens livres, le lieu de détention établi pour toutes sortes de condamnés, et, si le parlement du Royaume-Uni y envoie quelqu'un, c'est à cause de cela. Lorsque, les provinces furent investies du droit d'ériger et de maintenir des prisons, il ne leur a pas en même temps été donné le droit de déclarer exclusivement quels seraient ceux qui y seraient mis. Il leur a été donné le droit d'ériger et de gérer des prisons, c'est-à-dire des établissements où serait reçu et détenu quiconque serait, en vertu de la loi, passible d'emprisonnement. Or, voici une loi en vertu de laquelle un individu trouvé coupable de désobéissance aux ordres de la Chambre, est condamné à l'emprisonnement; un individu contre qui l'Orateur émet un mandat d'arrêt est une personne condamnée à l'emprisonnement dans les limites de la province d'Ontario. Cela étant, elle peut être envoyée au lieu établi pour ceux qui sont ainsi condamnés. Si la Chambre a bien le droit de prononcer l'emprisonnement, il importe peu que la province ait l'obligation de fournir l'endroit où elle sera détenue. Je ne sais si cela porte la conviction dans l'esprit des membres de cette Chambre, mais je dois dire que pour moi la chose me paraît absolument claire. Si ce n'est pas le cas, et si, parce que c'est le Parlement qui prononce la sentence, l'individu qui, par les lois du Canada, s'est rendu passible d'emprisonnement ne pouvait être mis dans une prison à cause que cette prison aurait été établie par une province, je me demande comment il se fait qu'un individu, condamné à l'emprisonnement, même par une cour provinciale, s'il l'avait été pour avoir violé une loi de ce Parlement, est passible de la prison commune que la province maintient.

M. BUREAU: La loi le prescrit.

M. DOHERTY: Oui, la loi rendue par le Parlement fédéral et l'objection est que ce Parlement n'a pas le droit d'envoyer un individu à une prison provinciale. Je crois que le malentendu vient de ce que l'on ne comprend pas que l'acte de l'Amérique britannique du Nord n'a fait que répartir la charge de ces divers établissements, sans rien changer à l'objet pour lequel ils ont été créés. On nous a imposé l'obligation d'établir ce que dans la métropole on appellerait des maisons de correction—des lieux où les personnes ont de longues sentences à purger—et les provinces ont l'obligation de loger les personnes contre qui une sentence plus courte est prononcée, celles qui sont détenues en attendant leur procès, et ainsi de suite. On leur a imposé l'obligation d'établir des prisons communes; à nous, celle d'établir des pénitenciers. Mais cela ne diminue en rien le droit du Parlement de déclarer que, pour avoir violé ses lois, un homme sera envoyé à la prison commune. C'est là, en effet, ce que le Parlement a statué lorsqu'il a été édicté que la Chambre des communes aurait tous les droits, pouvoirs et privilèges de la Chambre des communes d'Angleterre. Un de ces pouvoirs est celui de mettre dans la prison commune ceux qui se rendent coupables de désobéissance à ses ordres, et, de fait, nous avons statué que nous aurions ce pouvoir. En le faisant, nous avons arrêté qu'un individu coupable de désobéissance aux ordres de cette Chambre serait, sur l'ordre de l'Orateur, soumis à la détention dans la prison commune, tout comme, dans le Code criminel, nous avons, par exemple, arrêté qu'un individu convaincu de voies de fait serait passible d'être détenu dans cette prison. C'est là un droit du parlement anglais, et c'est aussi le nôtre.

M. PUSGLEY: Pourquoi ne pas dire pendant combien de temps il sera détenu, au lieu de dire simplement que ce sera pour la durée de la session? car le gardien de la prison commune n'est pas un fonctionnaire de cette Chambre.

M. DOHERTY: Le but est d'amener cet homme à répondre à la question, et cet emprisonnement durera juste le temps que ce monsieur aimera mieux y rester que de répondre. Si l'on pense que l'objet de cette motion est d'infliger à cet homme quelque souffrance, on se trompe grandement.

Le seul but de la motion est de chercher à faire comprendre à cet homme qu'un refus d'obéir aux ordres de la Chambre est chose grave, afin que, s'étant rendu compte de la chose, il se décide à obéir. L'honorable député remarquera que la motion ne met pas pour terme à l'emprisonnement la durée de la session. J'ai oublié quel est au juste le texte de la motion, mais je puis dire que quiconque est emprisonné, comme va l'être cet homme, est libre de demander à l'Orateur, quand il le voudra, la permission de se présenter devant nous. Après avoir ensuite subi la pénalité que lui aura valu sa désobéissance, il s'en ira.

M. PUGSLEY : Mon honorable ami ne pense-t-il pas qu'au lieu d'envoyer cet homme à une prison dont le gardien n'est pas un fonctionnaire de cette Chambre, il vaudrait mieux le confier à la garde du sergent d'armes, si l'emprisonnement doit durer le temps de la session?

M. DOHERTY: Nous pourrions fixer un terme plus court que la durée de la session, mais non, si je ne me trompe, un terme plus long. Nos pouvoirs sont limités, et si nous fixions un terme plus long que la session, le prisonnier aurait droit à sa libération une fois la session finie. D'un autre côté, nous pourrions le détenir pour un temps plus cort, et c'est, je crois, le devoir de cette Chambre d'exercer dans toute son étendue le droit qu'elle a de contraindre cet homme à répondre, non par rancune ni qu'elle tienne à lui infliger une punition. Au reste, c'est là l'objet de la motion. On fait appel à notre sympathie à notre magnanimité, en faveur de cet homme, mais son emprisonnement, c'est lui qui le veut, et il durera le temps qu'il lui plaira de ne pas se conformer aux ordres du Parlement. Sa punition, sa détention cessera, j'en suis convaincu, le jour où il se sera conformé à une obligation que la loi lui impose. Dans les circonstances et devant ce clair refus de se soumettre au commandement que le Parlement lui fait de répondre à une question qui lui a été posée en notre présence, de façon que notre droit de l'y contraindre me paraît évident, droit que personne, j'en suis sûr, ne songe à mettre en doute, et qui emporte avec lui un devoir de l'exercer, il me semble qu'il ne saurait y avoir deux opinions sur ce que la Chambre doit faire, et, si elle négligeait de se prévaloir du droit qui lui est ainsi conféré dans le but de la mettre à même d'obtenir un renseignement que l'intérêt public lui commande d'obtenir, elle manquerait gravement au devoir que la Constitution de ce pays lui impose.

Mais en voilà assez au sujet de nos obligations envers le Parlement et envers le pays que le Parlement représente, comme aussi au sujet de l'autorité des représentants du peuple qu'il s'agit de maintenir.

Pour ce qui concerne l'inviolable liberté du citoyen, j'ai dit que personne plus que moi ne répugne à la restreindre sans nécessité ou mal à propos; mais, n'oublions pas que cet homme ne sera privé de sa liberté que le temps qu'il lui plaira de désobéir, que le temps qu'il lui plaira de traiter avec mépris l'autorité des représentants du peuple, en leur disant que ses intérêts personnels ont plus d'importance que ceux du peuple en général.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'habile raisonnement du ministre de la Justice, et je dois dire qu'en un point excepté, je serais disposé à m'accorder avec lui; mais je ne suis pas sûr qu'il m'ait convaincu que la Chambre des communes a le droit d'envoyer à la prison du comté de Carleton, ou à toute autre prison du pays, l'homme qui, tantôt, était à la barre. M. Miller a été amené mardi dernier devant la Chambre et, sur l'avis de son avocat, il a refusé de répondre à une question qui lui était posée. Là-dessus, il a été constitué prisonnier. J'ai été quelque peu surpris dans le moment de voir que l'avocat qui l'assistait ne faisait nulle opposition à la demande d'emprisonnement. En l'absence de protestations de sa part, je n'ai pas vu pourquoi on ne se conformerait pas à la motion. Cette motion portait qu'il serait confié à la garde du sergent-d'armes. Aujourd'hui, il est de nouveau amené à la barre de la Chambre, la même question lui est posée, et une autre punition lui est infligée. Je crois pouvoir dire que c'est une punition, en tant qu'il est enlevé à la garde du sergent-d'armes, et envoyé à la prison commune. J'interprète la chose comme étant une punition. Mon honorable ami disait tantôt que l'intention du Parlement n'était pas cette fois-ci de punir, mais simplement d'obtenir une réponse à une question qu'il pense avoir le droit de demander. Jusque-là, je suis d'accord avec mon honorable ami; mais, quand la Chambre des communes avance d'un pas, qu'elle enlève le témoin à la garde du sergent-d'armes et l'envoie à la prison commune, je ne saurais donner à la chose d'autre sens que celui d'une punition. Si ce n'est pas une punition, pourquoi ne pas le laisser où il est? Mon honorable ami admettra avec moi que, pour l'homme qui était à la barre aujourd'hui, il y a une très grande différence

entre le fait d'être sous la garde du sergent-d'armes et celui d'être enfermé dans les murs d'une prison.

C'est un déshonneur aux yeux du public et aux yeux de tout homme d'être enfermé dans une prison. Il se peut qu'il n'y ait pas de déshonneur à être placé sous la garde du sergent-d'armes, parce que quelques-uns des citoyens les plus distingués de la mère patrie et de ce pays ont été emprisonnés pour des contraventions, si contraventions il y avait, qui ne comportaient aucun déshonneur, et je repète la déclaration de mon honorable ami que cette Chambre, à cette étape du moins, n'a pas l'intention et ne devrait pas avoir intention de punir le témoin. Ce n'est ni de notre ressort, ni de notre compétence. Notre devoir est de faire respecter le pouvoir et l'autorité de cette Chambre. Quant au pouvoir et à l'autorité d'envoyer en prison, il ne peut y avoir le moindre doute que nous les possédons. Cette Chambre, qu'elle agisse bien ou mal sur l'exposé des faits qui est devant elle, a le pouvoir de faire respecter son autorité. Cette Chambre a posé une question au témoin. Il est possible que cette question ait induit en erreur, telle n'est pas la question à décider en ce moment. Cette Chambre a posé une question, et par conséquent elle a le droit d'obtenir une réponse. Jusqu'ici nous sommes d'accord. Mais abordons le seul point en litige en ce moment, le pouvoir d'envoyer cet homme à la prison commune. Le pouvoir que possède cette Chambre d'envoyer en prison est consacré par l'acte de l'Amérique septentrionale britannique. C'est un des pouvoirs inhérents à une assemblée comme celle-ci. Bourinot admet, de concert avec tous les autres auteurs cités ici aujourd'hui, qu'un corps législatif comme celui-ci ne jouirait pas de la plénitude de ses pouvoirs, s'il était impuissant à faire respecter les ordres qu'il lui plaît de donner. Il a ordonné au témoin amené à la barre de cette Chambre de répondre; or, le témoin ayant refusé de répondre, la Chambre, de sa propre puissance, sans aucune loi écrite, mais par le fait seul de son existence à titre de corps législatif, a le pouvoir de faire respecter son autorité. La Chambre peut-elle aller au delà et violer le statut pour y trouver l'autorité que mon honorable ami lui attribue? Mon honorable ami en conviendra, j'en suis convaincu, que lorsqu'il s'agit de pareille question, et que la liberté du sujet est en jeu, il faut donner au texte une interprétation littérale.

S'il en doit être ainsi, et c'est là ma conviction où le shérif du comté de Carleton puise-t-il le pouvoir de recevoir des prisonniers? Ce pouvoir, je le répète, est consacré par le texte de la Constitution. Mon honorable ami en conviendra, l'acte de l'Amérique britannique du Nord, qui est pour nous un sujet de légitime orgueil, fourmille pourtant d'inconséquences, surtout en ce qui concerne l'administration de la justice L'administration de la justice en ce pays demande le concours du Parlement fédéral et des législatures provinciales. Mon honorable ami ne saurait le nier. Les tribunaux n'existent que grâce au concours des législatures provinciales et du Parlement fédéral.

M. DOHERTY: Pas tous les tribunaux. La cour suprême et la cour d'échiquier ne l'exigent pas.

Sir WILFRID LAURIER: La cour provinciale ou mon honorable ami a siégé relève de la juridiction et de l'action conjointe des législatures provinciales et du Parlement fédéral. La législature provinciale crée les tribunaux. C'est une des anomalies qui existent, et que nous avons maintes fois discutées ici, les législatures provinciales ont le droit de constituer les tribunaux, mais elles n'ont pas le droit de nommer les juges. Les juges sont nommés sous l'autorité de ce Parlement, et, par conséquent, il faut le concours des deux pouvoirs pour assurer la bonne administration de la justice. Il n'en saurait être autrement. C'est une anomalie que j'ai déjà été en lieu de discuter ici. Mais c'est la loi et il faut bien la respecter. De la même manière, pour sanctionner les jugements des tribunaux, il faut le concours des législatures provinciales et du Parlement fédéral.

Le Parlement fédéral établit les contraventions; le Code criminel est de son ressort. Les prisons existent, en règle générale —il y a eu des exceptions, mais en ce moment il ne s'en présente pas à ma mémoire —seulement pour l'application de la loi criminelle.

M. DOHERTY: Le très honorable membre se rappelle sans doute que les prisons existent pour recevoir ceux qui y sont condamnés pour désobéissance au tribunal, pour refus de répondre devant les tribunaux civils.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sache pas que les prisons existent précisément dans ce but.

M. DOHERTY: Elles répondent à cette exigence.

Sir WILFRID LAURIER: Elles existent comme sanction de la loi criminelle. Les prisons existent pour les coupables. Naturellement, les tribunaux profitent des prisons pour mettre à exécution leurs propres décisions, mais l'argument que je présente à mon honorable ami en ce moment, c'est que la prison, de sa nature, est simplement un moyen d'appliquer la loi criminelle, de punir les délinquants; et ici encore, sous notre régime, dans notre position, il faut l'action conjointe du Parlement fédéral et de la législature provinciale pour donner

effet aux sentences des tribunaux. Nous avons ici, en ce Parlement, l'autorité sur la loi criminelle. Ce Parlement seul a le droit de déclarer quelles sont les contraventions d'une nature criminelle. Mais les législatures provinciales ont aussi le pouvoir d'établir les peines. Elles ne vont pas au delà. Mais par sa nature même, la prison est là pour donner effet à notre propre législation. Jusqu'ici, c'est parfait. L'argument formulé par mon honorable ami c'est que, puisqu'il faut l'autorité du Parlement fédéral et des législatures provinciales pour corriger les délinquants et les punir, vous pourriez établir une analogie et dire que cette Chambre des communes a le droit de se servir de la prison commune pour donner effet à ses propres décisions et faire respecter son autorité. Je souscrirais à cet argument, sauf dans un cas de cette nature où il faut donner à la loi une interprétation rigoureuse, parce que la liberté du sujet est en jeu.

M. BORDEN : De quelle loi s'agit-il?

Sir WILFRID LAURIER : De la loi impériale.

M. BORDEN : Je ne saisis pas parfaitement votre raisonnement. En quoi, à votre avis, faut-il donner à la loi une interprétation rigoureuse? Je cherche tout simplement à m'éclairer.

Sir WILFRID LAURIER : Il s'agit du principe voulant que, lorsque la liberté du sujet est en jeu, il faut donner à la loi sa rigoureuse interprétation. En ce moment, je le répète, nous n'invoquons pas l'autorité des lois impériales. Nous prenons une attitude toute différente, nous invoquons l'autorité qui est seulement inhérente à ce Parlement, celle de faire exécuter ses propres décisions. C'est un argument absolument technique, j'en conviens, que de dire que ce Parlement n'a de pouvoir autre que celui d'envoyer en prison, mais non pas d'envoyer en prison, comme le fait le parlement britannique. En Angleterre, il en va tout autrement; l'autorité du parlement britannique est la loi suprême du pays. Le parlement britannique est la haute-cour, le plus élevé de tous les tribunaux. Le parlement est un tribunal revêtu d'une autorité si extraordinaire qu'en ce moment il devrait hésiter à exercer sa juridiction. Aujourd'hui nous avons entendu l'opinion de Cushing qui prétend que le parlement pourrait forcer un témoin de dévoiler même des secrets professionnels, ce que nul autre tribunal ne pourrait autoriser. Ici nous ne sommes liés par aucune loi. Nous pouvons agir à notre guise, bien que je sois convaincu que le Parlement hésiterait aujourd'hui, avant de forcer un témoin à divulguer quelque secret professionnel. L'affaire en discussion ici ne saurait précisément s'assimiler à celle qui vient de se dérouler devant le parlement britannique.

D'après les journaux, il semblerait que M. Lawson a été empêché de citer son autorité, simplement en faisant valoir, non pas le secret professionnel, mais le secret de rédaction, nouveau privilège inauguré par la puissance de la presse. Il faut donc donner au statut sa rigoureuse interprétation dans l'espèce, et s'il en est ainsi, notre autorité n'est pas souveraine comme est celle de la chambre des communes de la Grande Bretagne. Le parlement de la Grande-Bretagne a droit, autorité et juridiction sur toutes choses au Royaume-Uni.

Son pouvoir s'étend sur tous les tribunaux, ainsi que sur les prisons. Tout relève d'une seule et unique juridiction. Mais ici nous avons des juridictions séparées. Il ne suffit pas que mon honorable ami dise, comme il y a un instant, que ce Parlement, de concert avec la législature, a le pouvoir de réglementer les prisons, les bâtiments et ainsi de suite, et de pourvoir à leurs dépenses. A mon avis, notre régime constitutionnel ne nous autorise pas d'établir des tribunaux. Il est possible que le Parlement ait le pouvoir d'établir des tribunaux de juridiction criminelle qui nous soient propres, mais jusqu'à présent nous ne l'avons pas fait, et tant que nous utiliserons le mécanisme aujourd'hui à notre disposition, je doute que nous puissions effectuer ce transfert de juridiction et déclarer que, parce que nous pouvons utiliser ces prisons des provinces pour faire exécuter nos propres lois, nous pourrions aussi nous servir des prisons pour mettre à exécution le décisions de cette Chambre. A mon avis, il plane un grave doute sur la question que la Chambre devrait hésiter, avant de rendre une décision aussi rigoureuse et aussi draconienne que celle que l'on suggère. Puis-je ajouter un mot? Mon honorable ami, cet après-midi, a demandé du délai. Cette demande me semble assez légitime. Je présente ces quelques remarques en réponse au plaidoyer de mon horable ami (M. Doherty), plaidoyer fort remarquable et très habile, et dont je tiens à le féliciter sincèrement.

Il a fait un exposé d'une parfaite lucidité, mais il n'a pas entièrement réussi à me convaincre et j'ajoute que dans les circonstances, il convient que cette Chambre réfléchisse mûrement avant d'autoriser un châtiment aussi dûr que celui qu'on propose d'infliger à cet homme. Je ne connais pas M. Miller; je l'ai vu ici pour la première fois, l'autre jour; je ne connais pas ses antécédents, mais je présume que c'est un citoyen respectable, et c'est toujours chose grave que d'envoyer un citoyen respectable en prison ou de le garder dans l'enceinte du parlement. Pour ces raisons, il me semble que mon très honorable

ami serait bien avisé si, à sa discrétion, il consentait à étudier davantage cette affaire.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur. Tous ici, j'en suis convaincu, en discutant cette question, le font avec le sentiment et de fait la conviction que les très grands pouvoirs que la Chambre assume indubitablement dans des affaires de cette nature, doivent s'exercer avec équité, sans passion, avec de légitimes égards pour la liberté du sujet, et aussi avec le souci de l'intérêt public, qui se rattache intimement à la question qui a sollicité l'attention de la Chambre, cette après-midi.

Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a fait preuve d'un grand calme et d'un vif sens de la justice en exprimant ses opinions dans la discussion de cette question. Il dit que la motion qui occupe l'attention de la Chambre intéresse la liberté du sujet.

Dans un sens, cela touche à la liberté du sujet, mais je voudrais rappeler à mon très honorable ami que même si cette motion ne passait pas, le citoyen qui est à la barre de la Chambre serait toujours sous la garde du sergent-d'armes et que cette motion ne touche simplement qu'au lieu et à la manière d'ont s'effectuera cette garde pendant le temps qu'il demeurera soumis au mandat d'arrêt que Son Honneur l'Orateur a lancé sur l'ordre de la Chambre. Je crois que mon honorable ami a bien fait d'écarter un grand nombre de considérations qui ont été développées cet après-midi. Mais il est peut-être bon d'en reprendre une ou deux seulement. A propos de la question posée au témoin mardi dernier et aujourd'hui encore, je n'ai absolument pas pu comprendre comment plusieurs honorables députés ont cru voir dans cette question quelque chose qui pourrait tromper ou embarrasser le témoin ou l'empêcherait de donner une réponse à la question posée par la Chambre, s'il avait jugé devoir répondre à cette question ou s'il avait désiré y répondre. Quelle est la question qui lui a été posée? Je l'ai sous les yeux. La voici:

A qui avez-vous payé la somme de $41,026, dans le but d'obtenir, du gouvernement du Canada, des entreprises pour environ $117,000, entre le mois de juin 1907, jusqu'à ce que vous ayez cessé d'être président de la Diamond Light and Heating Company, à responsabilité limitée, en 1911, comme vous l'avez déclaré dans votre déposition devant le comité spécial permanent des comptes publics, vendredi, le 14 février 1913.

L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) et l'honorable député de Carleton (M.Carvell) ont soutenu qu'on se basait sur une erreur de fait, puisque le témoin n'a jamais fait cette déposition devant le comité des comptes publics. J'espère que je donne exactement la prétention de ces honorables députés, car c'est ce que je désire. Quel serait le devoir d'un témoin soumis à la juridiction de la Chambre si la question renfermait une telle erreur? Serait-ce son devoir ou son droit de dire: Je refuse absolument de répondre à cette question, ajoutant l'énoncé de motif qui, selon moi, sont absolument et entièrement étrangers à l'affaire? Non, monsieur l'Orateur, ce serait le devoir du témoin dans un cas de ce genre de répondre, si c'était la réponse vraie, quelque chose dans ce genre: Je n'ai pas payé cet argent dans ce but et je ne l'ai pas dit devant le comité. Ce serait là sans aucun doute la réponse naturelle du témoin et personne ne peut soutenir qu'il y avait dans la forme de la question quelque chose qui empêcherait le témoin de donner cette réponse si elle était la vraie réponse. Alors, la façon d'interroger le témoin aurait après deux ou trois questions amené l'affaire au point exact.

On lui aurait demandé: Avez-vous payé cet argent ou une partie pour le but mentionné, il aurait répondu " oui " ou " non " et s'il avait répondu " oui " alors la question suivante aurait été: A qui l'avez-vous payé? Mais le témoin n'a pas suivi cette voie. Le témoin n'a pas paru, ni son avocat non plus, embarrassé le moins du monde par la forme de la question.

Je ne veux pas discuter en détail les témoignages, mais quiconque les a lus—et c'est ce que j'ai fait avec soin depuis que ce débat est commencé—doit être convaincu qu'il a été déclaré en substance par le témoin, quoique peut-être en moins de mots, que cet argent avait été payé dans ce but et plus que cela, à plusieurs reprises, au cours de l'enquête il a été dit en présence de lui-même et de son avocat, sans objection de sa part, qu'il avait payé l'argent pour le but mentionné. Les membres du comité l'ont compris ainsi, le témoin également et aussi son avocat et, aujourd'hui, à la barre, son avocat a dit qu'il avait payé l'argent. Le témoin en répondant à la question a-t-il essayé de prétendre qu'il avait été pressé de répondre à cette question en disant qu'il n'avait pas payé du tout? Non, monsieur l'Orateur, au contraire, il a dit qu'il n'avait pas payé certaines personnes. Dans ces circonstances, il me semble que les objections soulevées ne sont pas admissibles. Quant à ce qu'a dit le témoin à la barre que la découverte de la vérité sur le paiement de cet argent lui porterait préjudice, je ne trouve pas qu'il y ait là un motif suffisant pour permettre à la Chambre d'accorder un délai. Quel préjudice pourrait-il y avoir pour le témoin s'il répondait à la question posée par monsieur l'Orateur, qu'il a payé cet argent à certaines personnes? Quel est le procès à Montréal? A quoi tend-il? Qui l'a fait naître? D'après ce que je comprends, un procès a été fait au témoin par la compagnie dont il était président, pour qu'il rende compte d'une somme de $41,000 et plus qui lui a été versée, d'après son propre aveu, dans un

but spécial, à sa demande, et sur son affirmation qu'il était nécessaire de dépenser cet argent pour ce but. Un procès lui a été institué pour qu'il rende compte de cet argent et qu'il restitue tout ou partie qui n'aurait pas été payée par lui pour le but qu'il a indiqué lui-même et pour lequel il avait obtenu cet argent.

Ce témoin pourrait-il se causer un préjudice si, par sa réponse à l'Orateur, il faisait savoir qu'il a réellement payé cet argent à une personne ou à des personnes inconnues, quand sa seule défense à l'action qui lui est intentée est qu'il a donné cet argent à quelqu'un pour les fins pour lesquelles il lui a été confié? S'il a réellement donné l'argent pour les fins mentionnées, selon les intentions et les instructions de sa compagnie, sa réponse rendrait sa défense meilleure, au lieu de la compromettre.

D'ailleurs, l'intérêt public doit primer l'intérêt privé et le Parlement a le droit et le devoir d'exiger une réponse, s'il considère qu'il est de l'intérêt du pays de l'exiger, sans s'inquiéteer de savoir si cette réponse peut causer du tort ou non au témoin, dans le procès qui lui est intenté devant les tribunaux.

A deux reprises différentes, le témoin a laissé entendre clairement aux membres de cette Chambre qu'il refuse de répondre à la question et qu'il défie l'autorité du Parlement. Personne ne voudrait soutenir que la Chambre ou les comités de la Chambre pourraient remplir leurs fonctions ou instruire une enquête effective, sur une question d'intérêt public, s'il était permis aux témoins de défier l'autorité des comités d'abord, et celle de la Chambre ensuite. S'il doit en être ainsi, il vaudrait mieux abolir le comité des comptes publics. Il vaudrait mieux s'épargner la peine de nommer un comité des comptes publics au commencement de chaque session, si les témoins qui sont sommés de comparaître devant lui peuvent se moquer de son autorité.

Je considère donc que la Chambre a le devoir d'agir; elle a déjà pris une décision; le témoin est sous la garde du sergent-d'armes, jusqu'à nouvel ordre. D'après ce que je comprends, la motion déposée par l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) est conforme à la procédure généralement suivie en pareil cas. Le témoin a été ramené à la barre de la Chambre; la question lui a été posée de nouveau et, pour la deuxième fois, il a défié l'autorité de la Chambre. Comme l'a expliqué l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), en pareil cas, en Angleterre, le témoin récalcitrant est condamné à être enfermé dans une prison qui est généralement celle de Newgate, et un mandat de l'Orateur est décerné en conséquence.

Le seul point sur lequel l'honorable chef de l'opposition diffère d'opinion avec le ministre de la Justice, c'est qu'il doute que le Parlement ait juridiction pour ordonner l'internement du témoin dans la prison commune. Mon très honorable ami me paraît pousser son raisonnement trop loin. Mais je reviendrai sur ce point dans un instant. Je relèverai d'abord une remarque qu'il a faite concernant l'acte de l'Amérique britannique qu Nord. Il prétend que cet acte ou l'acte du Parlement canadien (je ne me rappelle pas au juste lequel il a mentionné —peut-être a-t-il mentionné les deux) doit être interprété rigoureusement, parce que la question qui nous occupe touche à la liberté d'un citoyen. Mon honorable ami ne s'est peut-être pas rappelé que, par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, ce Parlement est autorisé à conférer aux deux Chambres du Parlement canadien. des pouvoirs égaux, mais non supérieurs, à ceux de la chambre des lords et de la chambre des communes d'Angleterre. L'acte de l'Amérique britannique du Nord nous reconnaît le droit de faire des lois à cette fin, mais elles ne doivent pas conférer à cette Chambre des pouvoirs et des privilèges supérieurs à ceux dont jouissent les deux chambres du parlement, en Angleterre.

Je ne vois rien dans la loi qui nous oblige à interpréter cet acte rigoureusement. Il s'agit ici d'une loi réparatrice et, d'après tous les principes de droits que je connaisse, elle doit être interprétée comme telle, et non pas rigoureusement, comme le prétend mon honorable ami. Deuxièmement le droit de décider cette question nous est également conféré par l'acte du Parlement. chapitre 10 des Statuts revisés de 1906 et, sous l'empire de l'acte de l'interprétation, qui gouverne l'interprétation de toutes les lois votées par ce Parlement, toutes les dispositions contenues dans les statuts revisés doivent être interprétées, non rigoureusement, mais dans un sens réparateur et comme si elles avaient été décrétées dans un but de réparation. Je considère que cet argument, dont mon honorable ami a semblé faire beaucoup de cas, n'a pas la valeur qu'il veut lui attacher.

Examinons un instant la situation. Nous avons commis cet homme à la garde du sergent-d'armes. Qu'allons-nous en faire? L'honorable chef de l'opposition, ou quelqu'un de ses amis, osera-t-il prétendre que nous ne pourrions pas désigner une pièce dans cet édifice et ordonner que le témoin y soit enfermé.

J'ignore si quelque honorable membre de la gauche niera cet avancé. Quoi qu'il en soit, je n'ai entendu jusqu'ici personne qui le mît en doute. Supposant donc que le fait est admis, on laisse entendre que, bien qu'il puisse en être ainsi, nous ne pouvons ordonner que cet homme soit conduit à la prison commune. J'ose faire observer que les arguments énoncés par mon honorable

ami le ministre de la Justice, sous ce rapport, sont absolument convaincants. L'argument même que mon très honorable ami a avancé en cette occasion m'a convaincu presque autant que celui invoqué par l'honorable ministre de la Justice et cela pour trois raisons. Il a fait observer que le pouvoir se trouve divisé au Canada entre le parlement fédéral et les législatures provinciales. Il a dit encore qu'il serait impossible d'administrer la justice conformément à la Constitution, sans l'action collective de l'exécutif et du Parlement fédéral, des cabinets provinciaux et des législatures.

C'est le point même établi, sous une autre forme, par mon honorable ami, le ministre de la Justice, qui a parfaitement démontré à la Chambre que l'érection, la direction et l'entretien des prisons ont été confiés aux législatures provinciales, mais que, bien que ces prisons aient été construites par les législatures provinciales, elles sont de ce fait des prisons où l'on doit enfermer et détenir les personnes convaincues d'une infraction ou d'un délit d'après les lois du Canada. C'est précisément ce que nous faisons maintenant. Qu'arrive-t-il? L'acte de la confédération accordait à ce Parlement le pouvoir d'édicter des lois conférant à cette Chambre des communes tous les droits et privilèges des communes britanniques. Ce Parlement, agissant d'après ce statut, a conféré à cette Chambre des communes le droit d'assignation pour mépris de ses règlements. La chambre des communes britanniques, d'après la pratique observée depuis des années et des années, d'après ce qu'on peut appeler le droit commun du Parlement, peut condamner à la prison quiconque se rend coupable de mépris de ses règlements. La Chambre des communes du Parlement du Canada, s'étant attribué des pouvoirs semblables par les dispositions statuaires dont j'ai parlé, a également—si je ne me trompe—le droit de condamner tout homme qui se rend coupable de mépris de ses règlements à une prison quelconque de ce pays. Il me semble qu'il n'appartient pas à mon honorable ami ni à tout autre honorable membre de cette Chambre de signaler, en y insistant, le fait que ces prisons dont ceux qui sont condamnés pour avoir enfreint les lois du pays doivent prendre le chemin, ont été érigées et maintenues pour une juridiction provinciale et par les gouvernements provinciaux.

Il me semble donc qu'il est parfaitement évident—autant que je saisis la question—que cette Chambre a le droit, si elle le juge à propos dans sa sagesse, d'ordonner que cet homme soit conduit à la prison commune du comté de Carleton, située dans la cité d'Ottawa, et c'est la motion qu'a déposée mon honorable ami de Grey-nord.

Et quant à la sévérité de cette sentence, je suis certain que personne de ce côté-ci de la Chambre non plus que du côté de la gauche ne discutera cette question dans le dessein d'imposer une punition déraisonnable à cet homme qui a comparu à la barre. Il est vrai que son refus, dans une circonstance, au moins, nous a été signifié d'une façon plutôt cavalière, mais cela ne devrait avoir aucune influence sur notre jugement ou sur notre appréciation de devoir que nous devons remplir. La sentence proposée est-elle sévère? Tout d'abord, elle ne prolonge pas d'une heure la durée de la détention, parce que cet homme a été soumis au même temps de détention, d'après l'ordre donné ici mardi dernier et auquel l'honorable député a souscrit.

M. PUGSLEY: Un grand nombre de membres ont crié "non".

M. BORDEN: Je voulais dire que la Chambre n'avait pas été appelée à se prononcer par son vote. Je crois qu'il y a eu des cris de protestation, mais on s'est contenté de cela et personne n'a demandé le scrutin. A tout événement, c'était l'ordre de la Chambre et personne n'a réclamé le vote. Je disais que la motion de mon honorable ami de Grey-nord n'abrégeait pas d'une minute le terme d'une détention. Quelle est la situation de cet homme ? Il a comparu devant un comité de cette Chambre et il a refusé alors de répondre à une question qu'on posait. Au jugement du comité, ce refus n'était pas motivé.

On l'a amené deux fois à la barre de cette Chambre et là encore il a refusé de répondre à la question qu'on avait invité M. l'Orateur à lui poser. La proposition qui est maintenant soumise demande qu'il soit conduit à la prison commune du comté de Carleton dans la cité d'Ottawa et qu'il y soit détenu jusqu'à la fin de la session, à moins que dans l'intervalle la Chambre en ordonne autrement. Je suis certain que la Chambre est tout à fait disposée à modifier cet ordre demain ou même ce soir, si cet homme consent à comparaître à la barre de la Chambre pour fournir le renseignement que la Chambre lui a commandé de donner. En tant qu'il s'agit de la durée de la détention, il est parfaitement maître de la situation. Il a refusé—et cela, sans motif valable—à trois reprises différentes, une fois au comité et deux autres fois à la barre de la Chambre, de répondre à une question opportune, pertinente et raisonnable. On demande à la Chambre d'adopter une motion réclamant qu'il soit enfermé dans la prison commune pour le reste de la session, à moins que, entre temps, il ne se soumette à la décision de la Chambre et qu'il ne réponde à la question qu'on a mentionnée.

Dans ces circonstances, je ne vois pas que la Chambre puisse être considérée comme ayant fait preuve de sévérité si elle adopte cette motion. Je suis certain qu'il n'y a pas ici un seul d'entre nous qui n'eût préféré être occupé aujourd'hui à autre chose qu'à discuter une question de ce gen-

re. Et en tant qu'il s'agit de nous tous, tout ce que je puis dire c'est que ce devoir nous a été imposé non par notre désir mais par la volonté du témoin, et par le fait qu'il a défié la Chambre. Je crois que la Chambre se mettrait dans une position excessivement fausse et humiliante si elle refusait de prendre connaissance du fait que ce témoin l'a défiée, et d'adopter la motion proposée par mon honorable ami de Grey-nord. Pour ces raisons, sans la moindre animosité contre le témoin, et pour la simple raison que je crois que les privilèges et la dignité de la Chambre doivent être maintenus par quelque action décisive, pour ma part, je crois qu'il est de mon devoir de voter en faveur de la motion proposée à la Cahmbre par mon honorable ami de Grey-nord.

(La motion est adoptée.)

M. BORDEN propose:

Que le témoin R. C. Miller soit conduit à la barre de la Chambre afin que la décision que la Chambre vient d'adopter lui soit communiquée.

M. BUREAU: Est-ce là un nouveau jugement au sujet d'une nouvelle infraction commise par le même témoin ?

M. BORDEN: Mon honorable ami pose-t-il la question dans le sens technique?

M. BUREAU: Tout simplement à titre de renseignement au sujet de la procédure en cette Chambre.

M. BORDEN: Je croyais que ceci avait été plusieurs fois clairement expliqué. La pratique semble être que lorsqu'un témoin refuse de répondre à une question, et en ce faisant, désobéit à l'ordre de la Chambre, il est mis sous la garde du sergent-d'armes. Il est ensuite ramené à la barre de la Chambre et la question lui est répétée. S'il persiste à refuser de répondre, la pratique ordinaire est de l'envoyer en prison.

(La motion est adoptée.)

Le sergent-d'armes faisant fonction: Monsieur l'Orateur, le témoin R. C. Miller est maintenant à la porte de cette honorable Chambre.

M. l'ORATEUR: Introduisez le témoin.

M. Miller se présente de nouveau à la barre de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Monsieur R. C. Miller, j'ai l'honneur, en conformité de l'ordre de cette Chambre, de vous faire connaître le jugement de cette Chambre en ce qui concerne votre cas qui a été pris en considération, dans les termes suivants:

Cette Chambre, après avoir examiné les déclarations faites par R. C. Miller et son procureur, à la barre de cette Chambre, les 18e et 20e jour de février courant, déclare par les présentes que ces déclarations ne sont pas une réponse à la question qui lui a été posée par M. l'Orateur aux dates susdites, et que son refus de répondre à cette question constitue une transgression des priviléges du Parlement, et rend ledit R. C. Miller coupable d'injure à cette Chambre; et cette Chambre ordonne et décrète que ledit R. C. Miller soit immédiatement transféré et emprisonné par le sergent-d'armes et dans la prison commune du comté de Carleton, en la cité d'Ottawa, province d'Ontario, jusqu'à la prorogation de cette Chambre, à moins qu'il n'en soit plus tôt libéré sur l'ordre de cette Chambre; et le gardien ou autre fonctionnaire en charge de ladite prison est par les présentes autorisé à recevoir ledit R. C. Miller en sa garde, et que M. l'Orateur décerne en conséquence immédiatement son mandat à cet effet.

(Le témoin se retire sous la garde du sergent-d'armes faisant fonction.)

LE BILL DU CANAL DE MONTREAL A OTTAWA ET A LA BAIE GEORGIENNE.

M. LANCASTER propose, appuyé par M. White (Renfrew):

Qu'il soit envoyé un message au Sénat, priant Leurs Honneurs de retourner à cette Chambre le bill n° 45 concernant la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne, vu qu'il appert que le texte du bill envoyé au Sénat n'est pas imprimé tel qu'il a été adopté par la Chambre des communes.

Quelques DEPUTES: Expliquez-vous.

M. LANCASTER: On a attiré mon attention sur le fait que les honorables sénateurs seront appelés à étudier un bill que l'on présume avoir été adopté par cette Chambre, mais qui, si on en examine le texte actuel, mettrait cette Chambre dans une position très ridicule. La Chambre des communes, après mûre délibération, a adopté le bill en question, et l'article 4 du bill, tel qu'il est parvenu au Sénat, entreprend d'abroger tout le chapitre 123 des Statuts de 1912.

Cette Chambre n'a jamais fait rien de tel. On ne lui a jamais proposé de le faire. Ce qu'elle a fait, c'est qu'elle a abrogé l'article 1er. De quelque étrange façon,—je ne veux pas imputer de motifs, mais il faut que j'aie beaucoup de charité à ma disposition pour croire que ce n'a pas été intentionnel,—après que la Chambre eut achevé le bill, le bill a été imprimé de telle manière que l'on a biffé tout l'article au lieu de ce que la Chambre avait réellement biffé. Le résultat en serait que la compagnie n'aurait pas de directeurs et que les droits provinciaux relativement aux forces hydrauliques ne seraient pas protégés. C'est une chose étrange; la Chambre devra s'en occuper plus tard à sa guise, mais il est maintenant de mon devoir comme président du comité des chemins de fer de la Chambre des communes d'appeler l'attention sur le fait que cette Chambre a été placée dans le cas d'avoir envoyé au Sénat un texte que nous n'avons jamais adopté. Je propose que

le Sénat soit prié de nous renvoyer ce bill afin qu'un texte convenable, tel qu'il est adopté par cette Chambre, puisse être soumis à sa considération.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS.

(Les questions anxquelles on a répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

PRIME SUR ETALONS PUR SANG.

M. SUTHERLAND demande:

1. Quelles sont les dates de l'adoption et de la mise en vigueur des règlements en vertu desquels une prime est payée aux propriétaires ou gérants d'étalons pur sang en Canada?
2. Quelles sommes ont été payées chaque année depuis la mise en vigueur de ces règlements?
3. Quelles sommes ont été payées à des particuliers, sociétés ou corporations, respectivement, chaque année et quelles sont les provinces où ces particuliers, sociétés ou corporations sont domiciliés?
4. Les chevaux appartiennent-ils aux particuliers, sociétés ou corporations à qui les primes sont payées?
5. Ces animaux ont-ils été évalués par un juge compétent dans l'intérêt du ministère de l'Agriculture?
6. Les propriétaires ou gérants des étalons pour lesquels des primes ont été payées, recueillent-ils un pourcentage des recettes ou des droits de service de ces étalons, des gens qui ont requis ces services, en sus des $250 par année de prime payée par le Gouvernement? Dans l'affirmative, quel est le chiffre de ce pourcentage?
7. Le Gouvernement paiera-t-il ou a-t-il payé la prime de $250 par année pour des étalons dont la valeur réelle ne dépasse pas $150?
8. Le Gouvernement se propose-t-il de payer une prime aux propriétaires de chevaux de bonne qualité propres au service militaire ou pouvant servir comme chevaux de selle, de trait ou de course, quand lesdits chevaux ont été élevés par les propriétaires?
9. Le Gouvernement se propose-t-il de continuer le paiement de la prime pour les étalons de race?
10. Est-ce l'intention du Gouvernement de payer une prime aux propriétaires de chevaux d'une certaine taille, propres au service militaire soit comme chevaux de selle ou autrement?
11. Est-ce l'intention du Gouvernement de continuer à payer la prime pour les étalons pur sang.

M. BURRELL:

1. Le 21 juin 1911, on a annoncé pour la première fois qu'une prime serait accordée aux propriétaires ou gérants d'étalons pur sang en Canada.

Les conditions et règlements à ce sujet ont été inclus dans cette annonce. Le paiement des primes est entré en vigueur dans le cas des étalons réunissant les conditions ci-dessus mentionnées durant la saison de service de 1911.

M. LANCASTER .

2. Au cours de l'exercice financier de 1911, $8,250 ont été dépensés pour les fins de cette subvention. Au cours de l'exercice financier 1912-1913, jusqu'à cette date, on a dépensé $15,250 dans le même but.

3. Les renseignements demandés dans cette question sont fournis dans les déclarations ci-jointes.

4. Dans le cas de simples particuliers, les étalons sont, d'après les renseignements du ministère, la propriété des gens qui demandent la prime. Dans le cas du Haras national, de Montréal, on m'informe que bien que tous les étalons pour lesquels on réclame la prime soient sous la direction du haras, ils ne sont pas tous la propriété du haras.

5. On n'a pas fait d'estimation de la valeur des étalons pour lesquels on a demandé la prime.

6. Dans le cas des simples particuliers propriétaires d'étalons, les droits sont naturellement perçus par les propriétaires, entre les mains desquels est aussi payée la prime accordée par le ministère. Dans le cas de la société du Haras national, de Montréal, dans chaque cas, la prime est payée au haras lequel, d'après ses règlements publiés, perçoit des gens chez qui ces étalons sont placés $3 sur le droit de service recueilli pour chaque jument saillie.

7. La prime fédérale a été accordée, non sur l'évaluation, mais sur le rapport des employés du ministère qui ont été chargés d'examiner les étalons sous le rapport, entre autres choses, de leur conformation, de leur état de santé et de leur utilité générale pour améliorer la race de chevaux légers en Canada.

8. Nulle prime n'a été payée au propriétaire d'un étalon qui n'avait pas été accepté comme sain pour le service par le directeur général du service des vétérinaires.

9. Les sommes payées à la société du Haras national représentent les primes réelles accordées dans le cas d'étalons réunissant les qualités requises d'après les conditions imposées par le ministère.

10. La question n'a pas été étudiée.

11. Le ministre décide chaque année si le paiement de la prime pour les étalons pur sang doit être continué.

Relevé des sommes payées comme primes aux particuliers, sociétés ou corporations, respectivement, et des provinces où sont domiciliés ces particuliers sociétés ou corporations.

Exercice financier, 1912-1913.

Québec.—John F. Ryan, secrétaire de la société du Haras national, Montréal, $7,250; J. A. Denault, Montréal, $250; Colin Campbell, Montréal, $250; total, $7,750.

Ontario.—J. C. Anderson, Morganston, $259; Thos. Babe, Shelburne, $250; Jas. Myles, Heathcote, $250; Wm Lowes, Dray-

ton, $500; Paterson Bros., East-Toronto, $250; J. W. Barbour, 112 Davenport-Road, Toronto, $250; R. M. Dale, 18 Kingston-Road, Toronto, $250; F. N. Cace, Beaconsfield, $250; H. Leitch, Cornwall, $250; East Elgin Thoroughbred Association, Dunboyne, $500; Jas. Bovaird, Brampton, $250; T. D. Elliott, Bolton, $250; G. Ed. Boulter, Picton, $250, F. D. Parsons, Guelph, $250; total, $4,000.

Nouveau-Brunswick. — Sheriff Williams, Gagetown, $250; Samuel Jones, Saint-Jean, $250; H. A. Jamieson, Canterbury-Station, $250; total, $750.

Nouvelle-Ecosse.—George M. Holmes, Amherst, $250; W. N. MacDonald, Sydney, $250; total, $500.

Alberta.—J. G. Clark, Clark-Manor, $250; E. Sandeman, Cowley, $250; J. W. Morrow, Medicine-Hat, $250; total, $750.

Saskatchewan.—Samuel Cummins, Fletwode, $250; H. Booth, Edgeley, $250; total, $500.

Manitoba.—William Barry, Shelmouth, $250.

Colombie-Anglaise.—Mme E. M. Daly, Keremeos, $250; W. H. Jones, Grand-Prairie, $250; J. B. Leighton, Savona, $250; total, $750.

Québec.—John F. Ryan, secrétaire du Canadian National Bureau of Breeding, Limited, Montréal, $5,000; Colin Campbell, Montréal, $250; total, $5,250.

Ontario.—J. A. Myles, Heathcote, $500; William Lowes, Drayton, $250; Ottawa Hunt Club, Ottawa, $250; Hugh Leitch, Cornwall, $250; East Elgin Thoroughbred Association, Dunboyne, $250; George Ed. Boulter, Picton, $250; total, $1,750.

Nouveau-Brunswick.—L. Dec. MacIntosh, Hartland, $250; H. A. Jamieson, Canterbury-Station, $250; total, $500.

Alberta.—H. H. Jenkins, Pincher-Creek, $250; J. W. Morrow, Medicine-Hat, $250; total, $500.

Colombie-Anglaise.—James Leighton, Savona, $250.

(La séance est levée à onze heures et demie du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 21 février 1913.

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

L'AFFAIRE MILLER.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre de la remise par le sergent d'armes intérimaire de son rapport sur les mesures prises par lui en vertu des mandats émis par ordonnance de la Chambre, des 18 et 20 février, concernant R. C. Miller, et j'ai prié le greffier de le déposer sur le bureau de la Chambre.

DEPOT D'UN BILL RELATIF AU TRANSPORT DES FACTEURS.

M. PELLETIER demande de déposer un bill (n° 120), relativement au transport des facteurs de la poste sur les tramways.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi tend à contrôler les lacunes de la législation postale relativement au transport des facteurs. La loi postale actuelle autorise le ministre des Postes à fixer le tarif du transport par chemin de fer au Canada des effets postaux et agents de l'administration postale. On a jugé nécessaire d'étendre cette disposition de manière à y comprendre le cas des facteurs de la poste, vu l'impossibilité de convenir avec toutes les compagnies de transport d'un tarif raisonnable. Certaines compagnies de chemins de fer nous ont demandé un tel relèvement des taux que nous ne saurions y consentir. Le présent bill a donc pour objet de réglementer ce transport et de le mettre sur le même pied que celui des effets postaux et agents de l'administration postale sur les chemins de fer.

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

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. OLIVER: Le ministre des Travaux publics et le ministre de l'Intérieur voudront bien prendre note que la liasse déposée hier sur le bureau de la Chambre en conformité de ma demande ne renferme qu'une partie des renseignements auxquels le ministre des Travaux publics a fait allusion dans ses remarques à la Chambre. Cette liasse a trait à la moitié nord du quart sud-ouest de la section 8. Les déclarations du ministre porteraient également sur le quart nord-ouest de la section 8 et le quart sud-est de la section 7. J'avais cru comprendre que ces papiers aussi seraient déposés sur le bureau, et je prierai le ministre d'en donner communication à la Chambre.

M. ROCHE: J'avais l'impression que l'honorable député avait simplement demandé que la liasse relative à l'affaire Donaldson fût déposée sur le bureau; mais s'il désire avoir les papiers relatifs à toutes les terres retirées de la réserve, je les déposerai.

M. OLIVER: Je ne tiens pas particulièrement à avoir communication des liasses originales qui se rapportent à cette affaire; mais ce sont ces papiers que je tenais le plus à consulter, car c'est sur eux que le ministre s'est fondé pour dire qu'il ne faisait que suivre ma propre ligne de conduite, et

j'aurais aimé à voir ces papiers afin de me renseigner et de renseigner la Chambre quant à ma véritable attitude. Je voudrais compulser les papiers relatifs à ces terrains et aussi ceux relatifs à l'établissement de la reserve frontière et au retrait de cette réserve ou de partie d'icelle.

DESTITUTIONS A DESCOUSE ET ARICHAT-OUEST.

Sir WILFRID LAURIER: Voudra-t-on me renseigner au sujet d'une autre motion, celle relative à la destitution de Léon-N. Landry, de Descouse, et à la nomination d'Andrew Landry à sa place? Le ministre de la Justice avait été prié de mettre cette question à l'étude. J'ignore s'il est disposé ou n'est pas disposé à nous donner communication des papiers; cela est laissé à sa discrétion.

M. DOHERTY: C'est, n'est-ce pas, l'affaire d'un certain M. Landry, dont Son Altesse Royale avait propose la libération?

Sir WILFRID LAURIER: Précisément.

M. DOHERTY: Je dois dire que depuis que cette question est venue sur le tapis, je me suis enquis avec soin de ce qui s'est fait dans d'autres affaires de même nature. On observera d'abord que c'est là un cas d'exercice du pouvoir conféré par la loi relative à la libération provisoire, et dès lors il y a lieu pour nous de nous renseigner sur les cas d'application de cette loi. Si j'avais pensé qu'on me poserait cette question, j'aurais apporté ici les papiers et je serais en mesure de soumettre à la Chambre l'historique exact de cette législation, ce qui aurait mis la Chambre à même de vérifier l'exactitude de mes affirmations. Cette question s'est soulevée d'abord—je ne saurais indiquer la date—pendant que mon prédécesseur immédiat, sir Allen Aylesworth, était ministre de la Justice; on lui demanda alors s'il y aurait inconvénient à produire ces documents, ou s'il consentirait à les produire? Je regrette de n'être pas en mesure pour le moment de fournir les renseignements exacts. On me suggère, et je pense que ce serait plus de nature à satisfaire le très honorable député et la Chambre, d'attendre pour répondre que je sois en état de soumettre à la députation un document parfaitement clair sur le sujet.

Sir WILFRID LAURIER: Lundi ou mardi?

M. DOHERTY: Mardi le plus tard.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. BUREAU: Je soulève une question de privilège, laquelle, toutefois, ne me concerne pas plus que tout autre membre de la députation. Il s'agit d'un article, ou d'une dépêche, qui paraît dans un journal publié à Montréal et qui comporte un blâme pour tous les membres de la députation, et aussi pour vous, monsieur l'Orateur, puisqu'il vous met dans la bouche des mots, ou une question qui ne sont pas sortis de votre bouche. Il s'agit de l'affaire Miller, témoin cité à la barre de la Chambre. Voici ce que je relève en première page d'un journal publié à Montréal, "La Patrie". J'y lis en gros caractères: "M. Miller, prisonnier dans la tour du Parlement". C'est une dépêche adressée d'Ottawa; je vais d'abord lire le texte français, puis j'en donnerai la traduction du mieux que je pourrai:

Ottawa, 19—La Chambre des communes a un prisonnier depuis hier après-midi, c'est M. R. C. Miller, de Montréal, l'ancien président de la Diamond Light and Heating Company", qui a refusé de dire à quels députés de la Chambre il avait payé $41,026 pour obtenir des contrats pour sa compagnie, de 1907 à 1911.

Voici maintenant ma traduction de ce texte:

Ottawa, 19—The House of Commons has a prisoner since yesterday afternoon. It is Mr. R. C. Miller, of Montreal, the former president of the Diamond Lighting and Heating Company who has refused to tell to what members of the House he paid the sum of $41,026 to obtain contracts for his company from 1907 to 1911.

La dépêche ajoute:

A la demande de M. Middlebro, M. l'Orateur demanda à M. Miller de dire à quels députés de la Chambre des communes, de 1907 à 1911, il avait payé ces $41,026.

Que je traduis, en anglais, comme il suit:

At the request of Mr. Middlebro, the Speaker asked Mr. Miller to what members of the House of Commons he had paid, between 1907 and 1911, the amount of $41,026.

Le comte rendu des témoignages dont on nous a donné lecture hier, au cours du débat, les témoignages dont le hansard reproduit des extraits, et la déclaration faite par le témoin à la barre établissent l'entière et absolue fausseté de tout cet entrefilet de la "La Patrie". Au reste, monsieur l'Orateur, le témoin a affirmé qu'il n'avait jamais payé d'argent, aucune partie de ces $41,026 à un sénateur ou membre de la Chambre des communes. Je prends la parole en ce moment pour contredire cette déclaration, et la qualifier comme elle le mérite, de fausseté.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Borden tendant à la 2e lecture du bill (n° 21), à l'effet d'auto-

riser l'adoption de l'augmentation des forces navales de l'empire, et au projet d'amendement soumis par M. Turriff.

L'hon. T. W. CROTHERS (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, on a soulevé de multiples objections contre l'adoption de la mesure actuellement sur le tapis; mais aucune ne me paraît valable. On allègue, en premier lieu, que l'aide accordée par le présent bill n'est ni requise, ni demandée par le gouvernement anglais; que la construction de trois cuirassés par notre Gouvernement et leur location au gouvernement anglais, par quelque procédé mystérieux, indéfini et indéfinissable, équivaudraient à un tribut, détruiraient notre autonomie, et nous condamneraient à perpétuité à un régime arbitraire d'impôt; que l'Angleterre a plus d'argent que nous-mêmes et n'a pas besoin que nous lui fassions des avances; que les contribuables de la Grande-Bretagne sont d'avis et en mesure par eux-mêmes de protéger toutes les parties de l'empire anglais, y compris le Canada, et le feront sans que nous les y aidions, que, du reste, un tel bill ne doit pas être adopté par la Chambre tant qu'il n'aura pas été approuvé par le peuple, et que ce qu'on appelle le programme Laurier a reçu l'approbation du peuple.

Je m'attaque tout d'abord à cette dernière assertion, et je dis que les discours prononcés par des membres de la gauche me paraissent se fonder sur trois postulats inacceptables. Le premier c'est que le projet actuellement sur le tapis contient tout le programme naval du Gouvernement; en second lieu, que les dispositions du présent bill n'ont pas encore reçu l'approbation du peuple; et, en troisième lieu que le programme naval de Laurier n'a pas été rejeté par le peuple. Examinons une ou deux de ces assertions. J'affirme sans crainte d'être contredit, et j'espère démontrer avant de reprendre mon siège, que le programme naval de Laurier a été rejeté par la population canadienne, dans deux circonstances, une fois indirectement et une fois directement. On ne l'a pas oublié, le très honorable leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) fut présent à la réunion de la Conférence impériale en 1902, et lorsque se posa la question d'aide à fournir pour la défense navale de l'empire, il fit la réponse suivante:

> Actuellement les frais que fait le Canada pour fins militaires ne regardent que la défense sur terre. Le gouvernement canadien est maintenant disposé à mettre à l'étude l'organisation de sa défense sur mer.

Cela se passait en 1902. De retour au Canada il eut à l'étude, cinq années durant, cette question de la défense navale sans prendre aucune initiative: de 1902 à 1907, date de la réunion suivante de la Conférence impériale. Là, devant les représentants de l'empire, il déclara que, après avoir durant cinq années mis à l'étude la question de la défense navale, on en était arrivé à la conclusion de ne rien faire. Vérifions cela. Vous constaterez qu'à cette conférence le Dr Smart, commissaire des travaux publics de la colonie du Cap, déposa le projet de résolution suivant:

> Cette conférence reconnaissant la vaste importance des services rendus par la marine dans la défense de l'empire et la protection de son commerce, et l'intérêt tout particulier que nous avons à continuer de maintenir la marine à son plus degré de puissance, exprime l'avis qu'il est du devoir des possessions d'outre-mer de faire, en vue du maintien de la marine, telles contributions que leurs législatures locales jugeront à propos de faire, et sous forme, soit d'une subvention en argent, de mesures prises pour la défense navale locale, ou de l'établissement de quelque autre service, comme on pourra décider après consultation avec l'amirauté et suivant que le suggérera la variété des circonstances.

On remarquera que le Dr Smart a proposé le choix entre nombre de moyens de venir en aide à la flotte impériale, soit la contribution directe, soit l'établissement de services locaux de défense navale "ou l'établissement de quelque autre service, comme on pourra décider après consultation avec l'amirauté et suivant que le suggérera la variété des circonstances". Quelle réponse le réprésentant du Canada fit-il à cette proposition ? En voici le texte:

> Je regrette de dire que, en ce qui concerne le Canada, nous ne pouvons agréer la proposition Nous avons prétendu il y a bien des années que nous avions suffisamment à faire sous ce rapport au pays même pour ne pas nous engager à solder partie des frais généraux. Nous avons trop à faire d'autre manière. Pour ma part, si l'on mettait la motion aux voix, je devrais voter contre son adoption.

Puis le Dr Smart reprend:

> Je pensais que le texte de ce projet de résolution vous aurait plu tout particulièrement. La contribution pour le maintien de la flotte pouvant prendre la forme soit d'une subvention en argent, soit de l'établissement d'un effectif pour la défense locale, soit d'autres services.

Sir Wilfrid Laurier:

> J'ai tout dit ce que j'avais à dire sur ce sujet.

Le Dr Smart:

> Je serais très heureux de connaître l'opinion des représentants des autres parties de l'empire.

M. Deakin:

> Je n'hésite pas à aborder ce sujet, si on le désire, mais est-ce bien la peine, si aucun vœu ne doit être émis?

Le Dr Smart:

Il est malheureux que nous n'adoptions pas un vœu quelconque. Nous avons dit tant de choses qui ne portent pas à conséquence, que je tiendrais beaucoup à ce que nous fassions quelque démarche d'une nature pratique.

Sir Wilfrid Laurier:

Le vœu sera adopté si la majorité vote en faveur. Quant à moi, il me faut voter contre son adoption.

Sir Joseph Ward: Pour qu'il en résultât quelque bien, il faudrait qu'il y eût unanimité.

Le Dr Smart: En effet, je le pense.

M. Winston Churchill: L'expression d'un vœu n'aura guère d'utilité si tous n'y concourent.

M. le Président: Il vaut mieux, à mon avis que nous en restions là pour le moment.

Et il ne fut plus question de cette affaire, étouffée par le représentant du Canada. Je le répète donc: En 1902, sir Wilfrid Laurier promit aux représentants de l'empire anglais convoqués en conférence coloniale de mettre à l'étude la question de l'établissement d'un service naval. Il la mit à l'étude et l'y garda cinq années durant; puis, à la conférence coloniale de 1907, il déclara: Je ne veux rien avoir à faire à ce sujet;je ne contriburai rien aux frais de la marine royale; je ne ferai rien en vue de l'établissement d'une marine locale; nous ne ferons absolument rien en vue d'accroître l'effectif de la marine royale, ou de construire une flotte pour la protection du Canada même. Cela se passait en 1907. Quelques mois plus tard ,nous avions une élection générale, et sir Wilfrid Laurier fut reporté au pouvoir par le peuple canadien. En 1908 les électeurs canadiens déclarèrent: Nous approuvons l'attitude prise par vous; nous ne voulons rien avoir à faire avec la marine; nous ne voulons pas contribuer directement à son entretien nous ne voulons pas contribuer davantage à l'établissement d'une marine de guerre locale; nous ne voulons absolument rien faire. Telles furent les instructions que sir Wilfrid Laurier reçut du peuple canadien à l'élection générale de 1908. Deux années se passèrent sans aucun appel au peuple, puis en 1910 la Chambre, dirigée alors par le très honorable sir Wilfrid Laurier, adopta la loi du Service naval, et cela sans consultation préalable des électeurs. Une élection générale eut lieu en 1911; plusieurs honorables députés de la gauche, et notamment l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) dans un paroxysme d'éloquence l'autre soir, ont soutenu que la question de la marine n'avait pas été soumise au peuple à l'élection de 1911. L'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham) a fait dire à l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), il y a quelques heures, que lors de cette élection la question de la marine n'avait été discutée que dans la province de Québec.

Or, monsieur l'Orateur, je vais faire appel à une autorité plus haute qu'aucun de ces messieurs; je vais faire appel à quelqu'un qui a éprouvé les joies et les tristesses d'une longue carrière politique; je vais faire appel au leader actuel de l'opposition, en vue de m'assurer si oui ou non la question de la marine a été discutée devant le peuple au cours de l'élection générale de 1911. On n'a pas oublié le reproche fait au chef de l'opposition de traîner en longueur l'adjudication des travaux pour la construction des croiseurs inscrits sur son programme, et quelle fut sa réponse à ce reproche? On la trouve à la page 1083 du compte rendu des débats:

Nous avons demandé des soumissions pour quatre croiseurs et six torpilleurs, qui auraient coûté $11,280,000. Nous n'avons pas voulu accorder l'entreprise parce qu'un changement du gouvernement pouvait survenir. Oui; nous avons pensé, vu que les élections générales approchaient qu'il ne serait pas juste, dans une question de ce genre, qui était en dispute entre les deux partis, d'accorder l'entreprise au cas où il pourrait survenir ainsi que cela est arrivé, un changement du gouvernement.

Observez que le leader de l'opposition déclare que la question de la marine a été bel et bien discutée par les deux partis au cours de l'élection de 1911; et il ne parlait pas de la province de Québec seulement, mais de la question tell qu'elle se posait dans le Dominion tout entier. On n'a pas oublié, du reste, qu'il y a quelques heures seulement en cette enceinte, le très honorable gentleman se servit des paroles suivantes, faisant allusion au projet d'amendement que déposa naguère l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), pages 3432 et 3433 du compte rendu des débats:

C'était au mois de novembre 1910. Les élections eurent lieu peu de temps après et chaque parti se présenta devant le peuple avec un programme distinct. Mon très honorable ami avait voté en faveur de l'amendement du député de Jacques-Cartier, et s'était engagé à consulter les électeurs, non seulement sur la question d'une marine, mais aussi sur celle d'une contribution aux armements.

Ce que j'en dis, monsieur l'Orateur, est pour faire voir que le chef de l'opposition se rendait compte alors, comme il se rend compte aujourd'hui, que la question de la marine était parmi celles débattues entre les partis au cours de l'élection générale de 1911. Voici la suite de ses paroles:

Il est inutile de rappeler que dans cette circonstance c'est mon très honorable ami qui a triomphé. C'est sa politique qui a été approuvée par le peuple. Ce n'est pas celle que j'avais proposée.

Songez donc, monsieur l'Orateur, le très honorable leader de l'opposition déclare: Ce n'est pas mon programme qui a été approuvé par le peuple:

Ce n'est pas celle que j'avais proposée et qu'à un certain moment il avait lui-même appuyée; c'est celle qu'il a adoptée plus tard et sur laquelle les électeurs ont été appelés à se prononcer en dernier lieu. Dans de semblables conditions l'honorable premier ministre peut-il refuser d'accepter l'amendement de l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville)? Si la parole d'un homme, si les engagements pris devant les électeurs, veulent dire quelque chose, il me semble que dans la présente occasion, nous avons le droit de nous attendre à ce que la politique de l'honorable premier ministre a soumise au peuple et avec laquelle il a triomphé.

Va-t-il se trouver un député de la gauche pour affirmer maintenant que la question de la marine n'a pas été débattue devant le peuple au cours de l'élection dernière?

—est la politique qu'il doit accepter aujourd'hui. En agissant autrement, il manquerait aux promesses qu'il a faites aux électeurs. Pour ma part, j'ai accepté la défaite;

" J'en passe par le verdict du peuple; il n'a pas voulu de mon programme naval "; voilà ce que ce passage signifie, s'il a un sens quelconque.

—le peuple s'est prononcé en faveur de la politique de mon honorable ami et je considère que la Chambre n'a rien autre chose à faire que de tenir la promesse faite aux électeurs.

Ainsi le très honorable leader de l'opposition reconnaît franchement à un moment que la question de la marine était une de celles que les électeurs étaient appelés à décider, et que c'est le programme du premier ministre actuel qui l'a emporté, tandis que son propre programme a été rejeté. Et cependant, malgré tout, le voici qui propose maintenant à la Chambre de mettre à exécution ce programme qu'il reconnaît avoir été rejeté par le peuple le 21 septembre 1911. Vous trouverez ces mots dans le projet d'amendement soumis par le leader de l'opposition:

La Chambre est d'avis que des mesures devraient être prises dès la présente session pour donner effet activement et promptement au programme naval permanent compris dans la loi du service naval de 1910.

C'est-à-dire qu'il est du devoir de cette Chambre de procéder pendant cette session à la mise à effet d'une politique qu'il reconnaît avoir été rejetée le 21 septembre 1911. En 1908, les électeurs ont approuvé sa politique d'abstention. Malgré la volonté du peuple ainsi exprimée, il s'est mis en devoir de faire adopter par cette Chambre la loi de 1910 sur la marine de guerre, condamnée plus tard par le pays, comme il l'admet. Et cette politique qu'il dit avoir ainsi rejetée, voici qu'il demande à la Chambre de procéder en diligence à l'adopter. Or, on dira que dans ses observations de l'autre jour, il a rappelé à la Chambre le vote que l'on allègue avoir été donné par le chef du cabinet en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Ceci est de côté pour le moment; j'en ai donné lecture afin de convaincre tous les esprits modérés—et je pense y avoir réussi—que, de l'aveu même du chef de l'opposition, la question a été décidée par le peuple le 21 septembre 1911, et que sa politique a été alors rejetée. Il est en outre démontré que, à ce qu'il prétend, ceux qui ont voté pour l'amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier sont tenus aujourd'hui de consentir à ce que l'affaire soit soumise au peuple. Voici le texte de cet amendement :

La Chambre regrette que le discours du trône ne donne aucune indication de l'intention du Gouvernement de consulter le pays sur cette politique navale et sur la question générale de la contribution par le Canada aux armements de l'empire.

Ce que le chef de l'opposition prétend dans ce passage de son discours, c'est que ça été là la proposition soumise au peuple. Examinons donc ce point un instant. Qu'est-ce que cela veut dire: "Me voici devant vous aujourd'hui; je n'ai l'intention de faire quoi que ce soit ni sous forme de contribution ni sous forme d'une marine sans venir vous consulter de nouveau " ? Pourrait-il y avoir une idée plus absurde?

La seule question qui nous divise est celle-ci: "Quelle a été cette fois-là la proposition soumise au peuple? Quelle a été la politique de M. Borden? Celle qui suggérait l'honorable député de Jacques-Cartier ou une autre? Ce qui a été fait en substance, c'a été de donner effet aux deux parties de cet amendement. Il a été demandé au pays en 1911 de se prononcer pour une de ces politiques. Laquelle ? Celle d'une contribution. Et notre intention est de retourner devant le peuple avant que soit adopté une politique permanente. Ainsi, nous nous conformons strictement à la doctrine que nous avons prêchée pendant des années, celle de consulter le peuple sur toute proposition de cette nature avant d'y donner suite. Il nous fait grandement plaisir de voir nos amis du parti libéral se convertir à l'idée de consulter le peuple sur ces grandes questions. C'est une conversion quelque peu soudaine.

Permettez-moi de vous citer quelques exemples tant au point de vue du commerce qu'au point de vue naval. Pour remonter quelque peu en arrière, on se souviendra qu'en 1878, le pays, par une majorité écrasante, s'est déclaré pour la protection de nos industries naissantes. Au lieu, cependant, de s'incliner devant la volonté du peuple et d'accepter son verdict et si énergiquement rendu, le parti libéral s'est mis à accuser le peuple d'avoir manqué de jugement, de s'être montré crédule et facile à duper. On se souvient parfaitement de ces choses. Quel en a été l'effet de cette attitude de nos adversaires envers le peuple? C'a été de les retenir pendant dix-huit

années dans les froides régions de l'opposition, où ils seraient toujours restés, je crois, n'eussent été les questions secondaires que l'on a entassées au cours de la campagne de 1896. De nouveau, en 1899, le chef actuel de la gauche annonçait dans cette Chambre que le Canada ne désirait plus la réciprocité avec les Etats-Unis. Et non seulement cela, mais il en donnait pour raison que nous n'étions plus dans la dépendance de nos voisins pour la vente de nos produits. Il aurait pu ajouter que, c'était grâce à une politique qu'il avait combattue pendant vingt ans. Quelques mois plus tard, cependant, nous avions des élections, et le peuple du Canada, en 1900, maintenait au pouvoir mon très honorable ami, à qui il disait en substance: Vous avez parfaitement raison; nous ne voulons pas de la réciprocité avec les Etats-Unis, nous ne sommes plus dans la dépendance de ce pays-là pour un débouché à nos produits. Ainsi encouragé, mon très honorable ami annonçait, en 1901, que, non seulement il n'enverrait personne à Washington en vue de la réciprocité, mais que si de Washington on venait ici, il ne chercherait même pas à conclure un traité. C'est ce qu'il nous a répété dans cette Chambre en 1903 lors de la présentation du projet relatif au Transcontinental national. Il a dit en substance que le peuple du Canada ne voulait pas de la réciprocité avec les Etats-Unis. Que disait-il? Il alléguait la nécessité de construire tout de suite ce chemin de fer afin d'empêcher que les Etats-Unis, toujours aux aguets, ne détournassent vers le Sud notre commerce. Il disait dans cette circonstance: Nous avons fait tout ce qu'il nous était possible, soit par des subventions, soit par d'autres mesures, pour obliger notre commerce à suivre une route britannique et pour le maintenir hors des voies américaines. C'était là en substance déclarer sous une autre forme au peuple du Canada qu'il n'était pas en faveur de la réciprocité. Ceci se passait en 1903. Quelques mois plus tard, en 1904, le pays approuvait cette attitude, et de nouveau, en 1908, le peuple du Canada maintenait au pouvoir le parti libéral à qui il disait par là: Vous avez eu raison en 1899 pour ce que vous disiez de la réciprocité; vous avez eu raison en 1901, comme aussi en 1903. Nous n'avons que faire en effet de la réciprocité. Malgré cela, dans l'automne de 1910, sans consulter le peuple ni ses représentants dans cette Chambre, il envoie à Washington deux des membres de son cabinet, et il conclut le pacte de la réciprocité. Nos adversaires, cependant, se disent les meilleurs amis du peuple, et ils veulent que cette question lui soit soumise. Ils me font songer à ces enfants qui n'ont d'amour et d'affection pour leurs parents que si ces derniers les traitent avec bonté. Pour nos amis de la gauche, ils ne portent du respect ou n'ont confiance au peuple que s'ils sont traités par lui avec bienveillance. En 1878, et l'histoire se répétant, en 1911, le pays, par une écrasante majorité, affirmait sa résolution de maintenir l'indépendance nationale et fiscale du Canada; mais, au lieu de plier et d'accepter un verdict si énergiquement exprimé, le chef de l'opposition parcourait l'été dernier la province d'Ontario, et y affirmait que le résultat des élections était dû au préjugé et aux passions et à l'égoïsme.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. CROTHERS: J'entends que l'on dit: "Très bien! très bien!" mais j'affirme qu'ils n'ont de respect pour le peuple que si le peuple agit selon leurs désirs. Défis sur défis de se présenter devant l'électorat ont été adressés au Gouvernement au cours des trois ou quatre dernières semaines. Cela peut paraître brave, mais je crois que c'est tout simplement pour faire taire les timides et relever leur courage, plutôt que l'expression d'un désir sincère ou d'une conviction arrêtée. Ils savent parfaitement que l'atmosphère dans le pays est aujourd'hui bien peu saine pour eux; ils savent fort bien qu'une semblable aventure décimerait leurs rangs au point de n'être plus dorénavant d'aucune utilité dans cette Chambre.

J'ai cité tantôt un discours du très honorable chef de l'opposition où il a admis que la question navale avait été soumise au peuple le 21 septembre 1911 et où il a en même temps admis que sa politique avait été condamnée. Je désirerais maintenant appeler l'attention de la Chambre sur la politique que le premier ministre a exposée au peuple, et vous me permettrez peut-être, monsieur l'Orateur, de lire un passage du discours que le chef actuel du Gouvernement prononçait devant cette Chambre le 24 novembre 1910. Il a déjà été lu bien des fois, mais j'aimerais que de nouveau on écoutât ces paroles du très honorable premier ministre:

> On pourra, avec raison, nous demander ce que nous ferions de cette grave question si nous étions au pouvoir aujourd'hui. Il me semble que notre devoir est tout tracé: si elle en prend les moyens, l'administration se rendra compte et saura si les circonstances dans lesquelles se trouve en ce moment l'empire sont graves ou non en ce qui a trait à la défense navale. Si nous étions au pouvoir, nous nous efforcerions d'obtenir sur cette question une réponse simple et claire, et si cette réponse, basée sur l'assurance du gouvernement de la mère patrie et sur le rapport des experts de l'amirauté, comportait, comme je le pense, la nécessité d'une action prompte et effective de la part de ce pays, je demanderais au Parlement de voter l'aide que les circonstances commanderaient et, faute par le Parlement d'y consentir, j'en appellerais du Parlement au peuple. Quant à savoir, monsieur l'Orateur, si le peuple a le droit d'être con-

sulté dès qu'il s'agit d'une politique engageant l'avenir, cela, pour moi, ne fait pas de doute.

Je ne sais pas si je me suis bien fait comprendre, mais j'ai fait de mon mieux. Il y a je crois, bien des choses à considérer dans l'étude d'un plan de coopération générale du Canada à la défense de l'empire. Tout d'abord, et en supposant que le Canada décide de contribuer à la défense de l'empire dans son ensemble, doit-il le faire que nous ayons voix dans les conseils impériaux touchant les décisions à prendre pour la paix ou la guerre dans les diverses parties de l'empire? Cela ne me paraîtrait guère juste, et je ne pense pas que le peuple canadien y consentirait volontiers. Eh quoi! est-ce que personne de nous, qui représentons ici dans cette Chambre, deux cent vingt circonscriptions d'un pays qui va de l'Atlantique au Pacifique, n'aura, sur ces graves questions qui intéressent l'empire en général, la même voix qui est accordée au plus humble contribuable des Iles Britanniques? Une condition pareille ne tendrait guère à mon sens à assurer l'intégrité de l'empire, à encourager la coopération de ses diverses parties. Voilà des questions qu'il serait bon d'étudier avant de formuler une politique permanente. Cette politique une fois conçue et clairement expliquée au peuple, le Gouvernement, quel qu'il soit, aurait le droit d'appeler la population à se prononcer pour approuver ou désapprouver le projet.

Ces paroles ont été prononcées devant cette Chambre, et c'était bien le lieu où elles devaient l'être. Mais nous ne nous sommes pas arrêtés là. En ouvrant la campagne dans la province d'Ontario, le très honorable chef du Gouvernement a discuté la question d'une aide immédiate, en faveur de laquelle il s'est prononcé. Il a discuté, pour la dénoncer, la politique de Laurier, et il a ensuite discuté la politique permanente dans des termes semblables à ceux qui je viens de vous lire. J'ai de ce discours de nombreux extraits, mais je n'en ferai pas la lecture maintenant. Je vais simplement vous en dire un mot ou deux touchant la politique permanente:

La coopération permanente ou effective du Canada à la défense navale de l'empire ne peut s'effectuer que par des mesures qui tiennent compte de cette considération, et ces mesures.....

Non pas en vue d'une aide immédiate, non pas en vue d'une contribution en argent, en faveur de laquelle il s'était déjà prononcé au cours de ses observations.

—devront être soumises à l'approbation du peuple.

Ce discours a été publié dans tous les journaux de la province d'Ontario; il l'a été aussi dans les journaux de la province de Québec, à Montréal du moins puisque je l'ai lu dans les journaux de cette ville. Là était notre politique d'abord énoncée devant cette Chambre, politique consistant, si nous étions au pouvoir, à aller en Angleterre chercher les renseignements que nous pourrions obtenir du gouvernement anglais, et, si ces renseignements nous révélaient un état de choses grave, nous devions. . . aller devant le peuple? non; mais nous adresser au Parlement pour une aide immédiate, et, sur le refus du Parlement, poser la question au peuple. Voilà ce que nous avons dit devant cette Chambre et à la tribune populaire en 1911.

M. GRAHAM: Mon honorable ami adhère-t-il d'une façon absolue à cette dernière déclaration, et y adhèrerait-il?

M. CROTHERS: Aller devant le peuple avec une politique permanente?

M. GRAHAM: Mon honorable ami a lu une déclaration où le présent premier ministre assure que, si le Parlement refusait de voter le projet d'une aide immédiate, il en appellerait immédidiatement au pays, et je demande si nous pourrions compter que le Gouvernement serait prêt à le faire.

M. CROTHERS: Vous pouvez compter que le chef de la présente administration est prêt à faire tout ce qu'il a dit.

M. GRAHAM: En 1909?

M. MACLEAN (Halifax): Il serait très intéressant de savoir, et j'aimerais que l'honorable député me dît pourquoi le Gouvernement dont il est un des membres a été si long à formuler cette politique.

M. CROTHERS: Il n'a pas été très long.

M. BENNETT (Simcoe-est): Cela vous semble long à vous qui êtes de l'autre côté.

M. CROTHERS: C'est un exemple du peu de modération de certaines personnes. Mon honorable ami d'Halifax sait fort bien que le Gouvernement actuel n'est entré en fonctions que le 10 octobre 1911. La Chambre des communes s'est réunie quelques semaines après. Il ne s'est pas attendu que nous irions en Angleterre avant que la Chambre se réunît.

M. GRAHAM: L'empire aurait pu s'en aller en pièces.

M. CROTHERS: Nous avons été occupés cinq ou six mois; mais, dès que la session a été terminée, le chef du Gouvernement s'est rendu en Angleterre avec trois ou quatre de ses collègues, comme il avait dit qu'il ferait. A-t-on pensé que la chose pouvait se faire en quelques jours?

M. GRAHAM: Oui.

M. CROTHERS: Nous n'avons pas encore pris autant de temps que n'en a pris le gouvernement libéral pour ne rien faire.

Je tiens à répéter que la politique du parti libéral énoncée devant la Chambre à cette session a été, de l'aveu de sir Wilfrid Laurier lui-même, rejetée par le peuple du Canada le 21 septembre 1911, pour me servir de ses propres expressions. Il dit au chef du Gouvernement:

Votre politique a triomphé; la mienne a été rejetée. J'ai accepté ma défaite; maintenant, procédez à mettre votre politique à effet.

Peut-il y avoir quelque chose de plus clair que cela; la politique proposée par le chef du Gouvernement avant les élections du 21 septembre 1911 a été approuvée par le peuple du Canada. Vous avez le témoignage de sir Wilfrid Laurier, un assez bon témoignage, surtout pour ses partisans. Si quelqu'un de ces messieurs désiraient se renseigner davantage, qu'il consulte les pages 3328 et 3329 (v. a.) du compte rendu des débats de l'année. Cela vaut la peine d'être découpé pour l'attacher à votre chapeau; l'aveu par sir Wilfrid Laurier du rejet de sa politique et de l'approbation donnée à la nôtre par le peuple. Naturellement, il prétendait alors que c'était l'amendement du député de Jacques-Cartier (M. Monk) qui était devant le peuple. Mais cette prétention d'une consultation populaire sur la question navale sous ces deux aspects m'a paru absolument déraisonnable. Le 21 septembre 1911, nous avons proposé au pays de le consulter sur une contribution immédiate, "une aide effective". Voilà ce que nous avons dit. Le premier ministre a dit au peuple du Canada le 20 septembre, comme il l'avait fait auparavant pendant des mois et des mois: Si vous me donnez vos suffrages, demain je ferai plusieurs choses. J'accorderai de l'aide à l'agriculture, j'accorderai de l'aide aux bonnes routes, je procéderai sur-le-champ à la rapide construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, j'établierai dans les campagnes un système de livraison gratuite des objets de correspondance, je reculerai les frontières des provinces du Manitoba, d'Ontario et de Québec, mais je ne ratifierai pas la réciprocité. Je discontinuerai le programme de la marine Laurier; j'irai, aussitôt que possible, en Angleterre, afin de m'assurer de l'état des choses, et si je découvre que la situation y est grave en ce qui regarde la marine, je demanderai au Parlement, sitôt de retour, d'accorder une aide à la Grande-Bretagne. Qu'a répondu le peuple du Canada le 21 septembre 1911? A une majorité écrasante, il a répondu: Nous avons en vous la plus entière confiance, procédez à l'exécution de votre programme, exécutez votre promesse. Oui, monsieur l'Orateur, nous avons été autorisés par le peuple du Canada à faire précisément ce que nous faisons aujourd'hui relativement à la marine. Cette autorisation nous vient de toutes les parties du Canada, avec une force toujours croissante, et nos amis de la gauche peuvent se tenir pour assurés que nous continuerons à exercer cette autorité jusqu'à ce que cette affaire ait été menée à bonne fin.

Une des objections soulevées par nos amis de la gauche, ç'a été comme je le disais au début, que l'Angleterre a plus d'argent que nous; nous envoyons à l'Angleterre chaque année, sous forme d'intérêts, 80 millions. Elle n'a que faire de notre argent; que sont pour elle 35 millions? Le chef de l'opposition a dit: ce n'est pas de l'argent que l'Angleterre veut dans le moment, ce sont nos cœurs. Je pense que, si l'on mettait l'amirauté anglaise au choix d'accepter une petite somme d'argent ou quelques cœurs, c'est l'argent qu'elle prendrait. Le chef de la gauche dit: Ce qu'il faut à l'Angleterre, c'est le cœur de ses sujets dans le monde entier.

M. GRAHAM: C'est la politique nationaliste.

M. CROTHERS: Voyons ce qu'ont dit quelques autres de nos amis. Mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) a, lui aussi, parlé dans ce sens. Il a dit:

Or, monsieur l'Orateur, rien dans la note de l'amirauté, rien dans l'histoire des derniers cinquante ans ne permet de prévoir pareille éventualité. Si l'honorable ministre nourrit cette crainte, je ne suis pas de son avis car on est en mesure là-bas de défendre l'intégrité de l'empire sur toute la ligne.

C'est-à-dire que, selon l'honorable député de Renfrew-sud, l'amirauté anglaise est en mesure de défendre l'empire dans le monde entier, y compris le Canada, et il est prêt à la laisser faire.

M. GRAHAM: Mon honorable ami avance une chose que je n'ai pas dite. Il brode quelque peu.

M. CROTHERS: Chacun a compris que c'étaient là mes propres remarques. Vient ensuite l'honorable député de Welland (M. German). Je crois que lui aussi a dit quelque chose de très intéressant. Quant à l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), voici ce qu'il affirme: Il n'y a pas urgence; mais les choses en sont rendues au point au Canada que, bien qu'il n'y ait pas urgence, le gouvernement que nous avons propose froidement une contribution d'urgence comme étant sa seule politique navale. La Grande-Bretagne a deux milliards de placés au Canada, et elle tire de nous chaque année 80 millions d'intérêts. Cependant on nous dit que, pour maintenir l'intégrité de l'empire britannique, nous aurons à faire à l'Angleterre l'aumône de 35 millions. De son côté, mon honorable ami de Wellington dit qu'il est peu sensé d'envoyer 35 millions à l'Angleterre, quand elle ne nous les demande pas, et qu'elle n'en a pas besoin. Ce serait, d'après lui, par amitié seulement que nous le ferions. Selon l'honorable député de Renfrew-sud, le contribuable anglais peut et veut protéger, sans l'aide de personne, l'empire britannique tout entier, y compris le Canada, et, si nous le laissons faire, si nous agissons en poltrons, il faudra bien qu'il le fasse. Pour être logique, il nous faudrait donc suivre cette basse,

lâche et méprisable ligne de conduite. Prenez un autre exemple. Mon honorable ami de Red-Deer dit: "Nous avons emprunté à l'Angleterre deux mille millions, et nous lui payons, sous forme d'intérêts, 80 millions. Elle est plus riche que nous; pourquoi ferions-nous quelque chose pour la marine de guerre britannique? Ce sont là, monsieur l'Orateur, n'est-ce pas, des idées élevées. Et la logique, combien persuasive! Un exemple. Le chef de police est un homme très riche. Je lui emprunte $5,000 pour ériger une maison sur un terrain que j'ai. Il prend une hypothèque sur le tout, et je lui paye $300 d'intérêts par année. Je ne devrais donc, au dire de mon honorable ami de Red-Deer, contribuer en rien aux appointements qui lui sont payés pour me protéger.

M. CLARK (Red-Deer): Je suis sûr que mon honorable ami ne dénature pas mes paroles intentionnellement. J'ai soutenu que, dans les circonstances, c'était à moi à défendre ma maison. Je prends son exemple.

M. CROTHERS: Mais mon honorable ami a soutenu aussi qu'il n'avait rien à payer au chef de police qui le défend. Quels sont les faits, monsieur l'Orateur? Pendant un siècle et demi, la flotte anglaise nous a protégés. Elle nous protège encore aujourd'hui, et, si nous devions commencer demain à construire une flotte pour notre propre protection, cela nous prendrait vingt-cinq ans. Ce n'est pas là un temps exagéré.

Un DEPUTE: Cinquante.

M. CROTHERS: Que dit mon honorable ami?

M. McKENZIE: Je dis cinquante.

M. CROTHERS: Mettez vingt-cinq. En attendant que nous soyons prêts à nous défendre nous-mêmes, ce sera la flotte anglaise qui nous défendra pendant ces vingt-cinq ans, et nous n'aiderons en rien à la construction et à l'entretien de cet arme qui nous a protégés pendant cent cinquante ans, qui nous protége aujourd'hui et qui devra, pendant vingt-cinq ans encore, continuer à nous protéger. Ce que je dis aujourd'hui, monsieur l'Orateur, je le dis depuis vingt ans. Je ne conçois pas qu'un Canadien aille en Angleterre et puisse, sans avoir honte de lui-même, regarder un Anglais en face. Quand un individu ou une nation accepte une faveur sans en rendre l'équivalent, son amour-propre ne peut manquer d'en souffrir, et quand un individu tend la main pour recevoir sans rien donner, un peu de sa virilité coule au bout de ses doigts. De toutes ces raisons que je viens d'examiner, il ne reste plus rien, si ce n'est la question de savoir si, oui ou non, il existe un besoin, une crise, si vous le voulez; donnez à la chose le nom qu'il vous plaira.

Je vais vous lire quelques courts extraits de cette note:

L'amirauté attache le plus grand prix à l'importante aide matérielle et à l'aide morale plus importante encore qu'il est au pouvoir au Canada de donner au maintient de la suprématie anglaise sur les océans.

Réfléchissons un peu, et voyons ce que cela signifie.

L'amirauté attache le plus grand prix....

Que veut dire le mot "prix"? Appréciation, valeur, plus haute valeur. L'amirauté dit: Nous considérons comme étant de la plus haute valeur, et nous apprécions hautement toute aide matérielle que le peuple canadien jugera bon de nous donner. Dit-elle cela quand elle n'a besoin de rien? Que signifient ces lignes? Elles sont du gouvernement anglais. Ce n'est pas une coupure de quelque journal de la Colombie-Anglaise, de l'île du Prince-Edouard ou de la province de Québec. C'est une déclaration que fait d'autorité le gouvernement anglais. Cela comprend MM. Asquith, Lloyd George, Winston Churchill et tous les membres de ce gouvernement, et cela nous arrive sous la forme d'un document officiel, où il est dit que l'on regarderait comme de la plus haute valeur, que l'on apprécierait hautement toute aide matérielle que le peuple du Canada jugerait à propos de fournir dans le moment. Parlerait-on ainsi si l'on n'avait besoin de rien? Elle ajoute cependant:

Mais elle juge nécessaire de se défendre du reproche de vouloir exercer, même de la manière la plus indirecte, une pression sur l'opinion publique au Canada, ou de chercher à influencer le parlement canadien dans une question qui clairement ne regarde que le Canada.

Elle dit: Nous considérerions comme étant de la plus haute valeur et nous apprécierions hautement toute aide matérielle que vous pourrez me donner, mais nous n'exercerons sur vous aucune pression. Pourquoi ceci? Des membres de la gauche assurent que cela veut dire: Nous n'exercerons sur vous aucune pression, pour une chose dont nous n'avons pas besoin. Mais il est parfaitement absurde de dire que l'on fait le plus grand cas d'une chose dont on n'a pas besoin. Que dit-elle encore ?

La suprématie en matière navale peut être de deux sortes, générale ou locale.

Je vous demanderais de faire bien attention à ce qui suit:

La suprématie générale en matière navale est assurée lorsqu'on est en mesure de mettre en déroute et de chasser des mers la flotte ennemie ou coalition de flottes ennemies la plus fortes possible. La supériorité locale est assurée lorsqu'on est en mesure de dépêcher en

temps opportun, ou de maintenir en permanence, en un point éloigné quelconque, des forces suffisantes pour vaincre l'ennemi ou le maintenir en respect jusqu'à ce qu'un résultat décisif ait été obtenu ailleurs. C'est la suprématie maritime générale de la Grande-Bretagne qui fournit la principale garantie de sécurité pour les intérêts de ces grandes possessions de la couronne, c'est cette supériorité qui depuis des années tient en respect tous ceux qui seraient tentés de porter la main sur elles ou de leur manquer d'égard.

Dans un premier paragraphe, on vous a dit: Nous regarderions comme étant de la plus grande valeur et avec la plus haute appréciation toute aide matérielle que vous pourriez nous donner, et, dans le paragraphe suivant, on ajoute: Votre sécurité dépend de la supériorité de notre flotte en général. Ensuite, on dit: Nous attachons la plus haute valeur à tout ce que vous pouvez faire, et nous vous conseillons d'agir en vue d'affermir cette supériorité; nous vous conseillons de le faire par une contribution en cuirassés. Vous avez là en résumé toute l'affaire. Ces trois paragraphes règlent définitivement la question. L'amirauté anglaise n'a pas changé d'idée. Des membres de la gauche nous ont dit il y a quelques jours, et la chose a été répétée je ne sais combien de fois, que l'amirauté anglaise avait proposé une certaine ligne de conduite aux représentants du Canada qui se sont rendus en Angleterre en 1909. Rien ne peut être plus éloigné de la vérité. L'amirauté anglaise en 1909 a proposé en substance la chose même qu'elle a proposée en 1912 à mon très honorable chef. Elle n'a pas changé. Qu'a-t-elle proposée en définitive? Vous le verrez en consultant le rapport de ce qui s'est passé là; et le voici:

Si on envisageait le problème de la défense impériale uniquement comme une question de stratégie navale, on reconnaîtrait que la plus grande somme de force pour une certaine dépense s'obtient par le maintien d'une seule marine, avec les unités concomitantes d'instruction et de commandement. En conformité de ce simple idéal stratégique, on obtiendrait le maximum de pouvoir, si toutes les parties de l'empire, suivant leurs besoins et leurs ressources, à l'entretien de la marine britannique.

Voilà ce que proposa l'amirauté lorsque le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) se rendit en Angleterre, en 1909 et ce fut encore là ce qu'elle proposa lorsque mon chef actuel alla en Angleterre en 1912. Ce qui caractérise les deux attitudes, c'est que les libéraux élevèrent des objections contre ce qu'on leur conseillait de faire, tandis que le Gouvernement actuel acquiesça à l'avis de l'amirauté. Que proposait donc l'amirauté? La participation à la défense de la marine royale. Mais les libéraux se récrièrent: "Non, non", dirent-ils, "nous ne saurions faire pareille chose"!—Alors l'amirauté britannique leur dit: "Ce qu'il y aurait de mieux à faire, après cela, serait de construire une unité de la flotte".—Ils se récrièrent encore: "Nous ne saurions le faire".—Alors, leur dit-on, que voulez-vous faire? Combien d'argent voulez-vous dépenser? Vous ne voulez rien faire pour la marine royale; vous ne voulez pas construire d'unité de la flotte; alors que voulez-vous?—Nous ne savons trop ce que nous ferons, dirent-ils, nous pourrions dépenser £600,000, ou peut-être £400,000; mais ne l'oubliez pas, il faudra défalquer de cette somme le coût d'entretien des arsenaux d'Halifax et d'Esquimault et celui du service de télégraphie sans fil.—Il est étonnant que les libéraux n'aient pas proposé de déduire de cette somme le prix de leur passage à bord du transatlantique. L'amirauté n'a nullement dévié, de 1909 à 1912; son attitude n'a pas varié. En 1912 elle a répété au parti libéral ou à ses représentants ce qu'elle leur avait dit en 1909; et nul esprit averti et sincère ne saurait lire sa note sans demeurer convaincu que l'amirauté nous dit, en substance: "Nous sommes dans le besoin; vous nous rendriez le plus grand service, en nous aidant; or, vous pouvez nous venir en aide en nous prêtant votre concours financier, non pas pour notre propre protection,—qu'on le remarque bien—mais pour assurer la sécurité des dominions d'outre-mer. Ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de fortifier la marine royale, et le meilleur moyen à adopter, c'est de nous donner des vaisseaux supplémentaire"—c'est précisément ce que nous voulons faire. Nous obéissons à la lettre à la demande de l'amirauté britannique, et notre attitude à cet égard s'éloigne notablement de celle des députés de la gauche En adoptant cette attitude, nous obéissons aussi à la volonté populaire. J'ajoute qu'il y a nombre de faits venant à l'appui des affirmations touchant l'existence de circonstances critiques. Citons d'abord la résolution proposée par le premier ministre. Ainsi que la résolution proposée en amendement par le chef de l'opposition. Voici le texte de la résolution:

(a) Que sur le fonds du revenu consolidé du Canada, soit payée et appliquée la somme de trente-cinq millions de dollars au plus, dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire:

(b) Que ladite somme soit utilisée et appliquée sous la direction du Gouverneur en conseil, pour la construction et l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs-cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant;

(d) Que cette somme soit payée, utilisée et et équipés, soient mis par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté, pour la comune défense de l'empire; et

(d) Que cette somme soit payée, utilisée et appliquée et que lesdits vaisseaux soient construits et placés à la disposition de Sa Majesté, subordonnément aux termes, conditions et arrangements entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

Voyons maintenant ce que se propose de faire ici le chef de l'opposition. Il propose d'éliminer l'article (a) de la résolution et d'y substituer la disposition que voici—et je vous prie, monsieur l'Orateur, je prie cette Chambre de lire attentivement cet amendement formulé par le chef de la gauche. Que dit-il?

Plusieurs des plus importantes puissances maritimes ont adopté comme programme bien arrêté le rapide accroissement de leurs forces navales.

Aveu bon à enregistrer.

Cette situation a forcé le Royaume-Uni à concentrer ses forces navales dans les eaux nationales, d'où est résulté le retrait des vaisseaux des parties éloignées de l'empire.

Encore un aveu:

Que ce retrait met le Canada dans la nécessité d'inaugurer sans retard un système permanent de défense nationale.

Cette Chambre est d'avis qu'il faut prendre, à cette session-ci, des mesures tendant à donner, à bref délai, effet au système permanent de marine militaire consacré par la loi de 1910, en conformité d'une résolution approuvée d'une seule voix par cette Chambre, en mars 1909.

Cette Chambre est en outre d'avis que l'accroissement de la puissance et de la mobilité de la marine impériale par la création de deux unités de la flotte par le Canada, devant être installées sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique respectivement, est le système le plus propre à venir en aide....

Comment! mais pourquoi donc lui venir en aide, puisqu'il n'y a ni urgence, ni péril en la demeure, ni menace! Voici le chef de l'opposition déclarant que ce système...

...est le plus propre à venir en aide au Royaume-Uni et à alléger le fardeau de la défense navale de l'empire....

Et moi qui me figurais que tous ces mots fardeau, crise, péril, menace, urgence, ne signifiaient rien tel qu'il n'y avait rien à faire. Je me trompais donc puisqu'on nous déclare ici que voici le meilleur moyen à adopter pour soulager l'empire. L'amendement ajoute:

.....et comme le dit la note de l'amirauté, pour laisser une plus grande liberté aux mouvements des escadres britanniques dans toutes les mers et assurer directement la sécurité du Dominion; et que le gouvernement du Canada prenne les mesures de nature à aboutir à la réalisation de ce but aussitôt que possible.

Je viens de donner lecture d'un extrait d'un discours prononcé ici même par le chef de l'opposition déclarant que le coût collectif des croiseurs qu'on se proposait de construire en 1911 serait de $11,800,000. Si je ne me trompe. Il veut maintenant construire deux unités de la flotte qui coûterait environ cinquante millions, l'entretien de ces deux unités devant coûter un million annuellement, au bas mot, somme qui représente un capital de vingt-cinq millions. En 1911, il voulait dépenser $11,800,000 et aujourd'hui, c'est une dépense de $50,000,000 qu il propose d'effectuer, pour la construction de deux unités de la flotte, outre la dépense annuelle de un million pour l'entretien, somme qui représenterait, capitalisée, $25,000,000 de plus, soit une totalité de $75,000,000. Qu'est-il donc arrivé? Je le demande au chef de l'opposition, qu'est-il arrivé, depuis mai 1911, pour l'autoriser à porter sa dépense de $11,800,000 à $75,000,000? Qu'on appelle la chose comme on voudra, cas urgent, crise, péril, menace, situation nouvelle, il n'en est pas moins vrai que les honorables députés de la gauche pérorent à l'heure, à la journée, à la semaine, pour nous convaincre à coup d'extraits de journaux que rien n'autorise le chef de l'opposition à proposer de porter la dépense de $11,800,000 à $75,000,000.

J'ai dit, au début, monsieur l'Orateur, que le refrain de tous les discours que nous avons entendus ici depuis trois ou quatre semaines, peut se résumer à trois fausses prétensions: d'abord, que toute la politique navale du Gouvernement figure dans le bill à l'étude, prétension dont j'ai établi la fausseté de manière à convaincre tout esprit non prévenu; ensuite, qu'on n'a pas consulté le corps électoral sur la contribution, deuxième supposition absolument fausse; enfin, que le peuple n'a pas rejeté le système proposé par le chef de l'opposition, troisième prétention également fausse. Je tiens à me répéter un instant, pour l'édification du chef de l'opposition qui à mon regret, brillait par son absence, quand j'ai developpé cette question. Il a avoué l'autre jour que le 21 septembre 1911, son propre système et celui du premier ministre étaient devant le corps électoral, que le peuple a repoussé sa politique et approuvé celle du Gouvernement. Cependant, voilà qu'aujourd'hui, en dépit de l'expérience de sa longue carrière, il veut, cette session-ci, ressusciter le système que de son propre aveu le peuple a rejeté le 21 septembre.

Avant de céder la parole à un autre, j'ai un mot à ajouter au sujet d'une observation formulée par un député de la gauche, affirmant que nos classes ouvrières sont hostiles à la guerre. Cette affirmation, monsieur l'Orateur, est parfaitement vraie. Tout homme vertueux est opposé à la guerre. A mon avis, la guerre devrait être laissée à l'espèce animale. Que la guerre soit encore possible, en ce vingtième siècle, après la venue du prince de la paix, c'est là un sujet de reproche pour l'humanité.

Mais, après tout, monsieur l'Orateur, force nous est bien de tenir compte de la situation mondiale. Je connais assez intimement l'ouvrier canadien pour affirmer qu'en intelligence, en patriotisme, en loyalisme, en dévouement envers sa femme et ses enfants, en fidélité à son pays, à son

roi et à son Dieu, il ne le cède à aucune classe de la société. Mais je sais parfaitement que si jamais l'heure du danger sonnait pour leurs libertés, on verrait les ouvriers du Canada accourir au premier rang pour protéger leurs foyers et leurs familles, pour la défense de leur pays et de leur roi. Aux yeux du peuple canadien, le militarisme, la tyrannie militaire qui est le fléau de l'Europe, est sans attraits. Ce militarisme répugne à la mentalité canadienne, à l'éducation de notre peuple, aux conditions économiques du pays. D'une étendue presque illimitée, doté d'immenses ressource naturelles de tout genre, en mesure de nourrir une population de 200,000,000, notre pays ne compte guère que huit millions d'âmes. En tous sens, les avantages qu'offre le Canada appellent au succès et à la fortune tous les hommes d'intelligence, d'énergie et d'intégrité. En pareilles circonstances, les armées permanentes ne sauraient prospérer, ni les flatteries des militaristes séduire notre peuple et le détourner d'orienter sa marche vers les nobles conquêtes d'ordre supérieur qui lui offrent les arts de la paix. Mais, à mes yeux, monsieur l'Orateur, ce n'est pas à la guerre que tend cette contribution; elle vise plutôt à assurer le règne de la paix. Peu avant sa mort, notre regretté roi Edouard VII, auquel l'histoire décernera le titre de grand pacificateur, disait à Liverpool: "La meilleure garantie de paix est la préparation à la guerre". Tant que le peuple britannique conservera la suprématie maritime, nous ne serons ni attaqués ni humiliés sans attaque. Mais, que cette empire des mers échappe à la Grande-Bretagne, et c'en sera fait, dans une large mesure, de notre prestige parmi les nations. Alors, ces libertés et ces droits qui nous sont plus chers que la vie même, nous serions exposés à nous les voir arracher par quelque redoutable ennemi, même sans coup férir.

M. A. E. MACLEAN (Halifax): Ce n'est pas mon intention de répondre catégoriquement aux arguments formulés par le ministre du Travail (M. Crothers), à l'appui de la mesure que le Gouvernement a proposée à cette Chambre. Je commencerai par faire brièvement l'examen des propositions générales qu'il a établies, ce qui me permettra d'indiquer en un sens général mes propres vues sur la question. Par une accumulation d'arguments spéciaux et déloyaux, il a cherché à étayer le principe de cette mesure qui, j'en suis convaincu, ne rallie nullement l'approbation des députés de la droite. De façon positive et negative, il a énoncé certaines propositions comme, par exemple, celle-ci: que les députés de la gauche nient que la Grande-Bretagne ait jamais demandé ou sollicité d'aide. J'affirme la déclaration faite sous cette forme négative, et je dis que le ministre du Travail ne saurait produire la moindre preuve venant d'une source autorisée dans l'empire britannique, attestant qu'on ait jamais sollicité l'aide et l'appui de ce pays. Le ministre a cité la note de l'amirauté, document officiel, dit-il, et décisif en pareille matière. Je chercherai à établir, plus tard, qu'on a obtenu ce document au moyen de la pression qu'on a exercée.

M. CROTHERS: Allons donc!

M. MACLEAN: Je me propose de démontrer que ce document, le Gouvernement l'a obtenu dans son propre intérêt, alors qu'il était dans l'embarras, et qu'il ne représente aucune opinion officielle, soit ici soit en Grande-Bretagne. Il lui répugne qu'on désigne cette contribution comme un tribut; il ne saurait souscrire à pareille proposition. A mes yeux, la contribution proposée ici n'est pas un tribut; c'est plutôt, une restitution faite ou que cherchent à faire des gens coupables d'un péché politique. Or, à notre avis, ce n'est pas celui qu'il faut qui fait ici la restitution. Ces messieurs ne sont nullement autorisés à puiser trente-cinq millions dans le coffre public, tout simplement pour faire taire leurs remords de conscience et neutraliser les mauvais enets de leurs méfaits politiques.

Le ministre affirme, en outre, qu'un des arguments invoqués par les députés de la gauche pour s'autoriser à repousser cette mesure, c'est que l'Angleterre n'a pas besoin de cet argent. De façon générale, c'est vrai. Les ministériels invoquent souvent cet argument à l'appui de leur mesure, lorsqu'ils nous parlent du "Titan fatigué." En réponse à cet argument, nous disons qu'au point de vue financier, l'Angleterre n'a pas besoin de notre aide. Si elle en avait besoin, nous volerions, nous députés de la gauche, au secours de l'Angleterre, de concert avec nos collègues de droite, et ce n'est pas seulement trente-cinq millions que nous offririons, mais tout ce que nous serions en mesure de payer, pour assurer sa suprématie.

Le ministre a formulé deux ou trois autres propositions sous la forme positive. Il prétend que le pays a déjà approuvé cette mesure. Je nie cette prétention; j'affirme que jamais ce projet de loi n'a été soumis au corps électoral, soit directement soit indirectement, en totalité ou en partie. Le corps électoral, dit-il, a approuvé le système de marine militaire préconise par l'opposition d'aujourd'hui, et tel qu'énoncé par le Gouvernement dirigé par mon très honorable chef, lorsqu'il etait au pouvoir. Je nie également cette proposition, comme contraire à la vérité des faits. Le ministre ajoute que le principe de la contribution a été une des questions du programme, au cours de la dernière élection. Je le nie. Je nie que les députés ministériels, depuis que la question de la marine est devenue un de nos problèmes politiques au pays, aient jamais été partisans de pareille con-

tribution. Je nie qu'aujourd'hui même, ils soient partisans de ce système, et j'affirme que si ce bill, qui entraîne une dépense de $35,000,000 est aujourd'hui devant cette Chambre, ce n'est nullement à titre de question de principe, de besoin ou d'urgence, mais simplement comme résultat des méfaits politiques des ministériels. Le ministre, de façon générale, adjure cette Chambre de prêter son appui à la mesure en discussion, et cela pour raison d'urgence. Et, la preuve, dit-il, se trouve dans ce document officiel, que nous décorons du nom de mémoire, et qui réflète les vues et les sentiments des hommes d'Etat éminents en Angleterre. Je nie la chose et avant de terminer mes observations, je m'efforcerai de prouver que, dans ce document, il n'y a pas l'ombre de preuve de l'existence de circonstances critiques. Je mets le ministre et tout autre député au défi de me signaler une seule parole d'un homme d'Etat en bonne réputation et doué d'expérience, dans n'importe quel camp politique, déclarant qu'il existe en Angleterre ou dans les affaires de la Grande-Bretagne une crise autorisant pareille contribution. Je tâcherai de prouver qu'il a existé une crise, mais c'était une crise d'ordre politique, et c'est le Gouvernement et ses partisans qui se trouvaient dans cette situation critique.

Ayant terminé ce rapide examen général des observations du ministre, je vais maintenant présenter à cette Chambre mes vues sur la mesure en discussion. A cette étape du débat, il serait peut-être difficile de présenter quelque développement ayant le mérite de la nouveauté aux yeux des députés de droite ou de gauche. Le projet appelle tant de considérations importantes qu'il est presque impossible de préciser les conséquences qui en découleront. Jusqu'ici, a quelques exceptions près les ministériels ont tenté de justifier cette mesure, en invoquant comme théorie l'imminence de la guerre et le danger qui menace le prestige et la stabilité de l'empire britannique. A mon avis, la base sur laquelle ils veulent établir la valeur et le bon droit de cette mesure législative fait entièrement défaut. Je le répète, ils n'ont nullement prouvé l'existence d'une crise. A mon sens, leurs alarmes et leurs craintes sont chimériques et les raisons invoquées à l'appui manquent de preuve; or, comme la thèse laborieusement établie par les ministériels, est sans fondement, leur argument croule par sa base. Il est un devoir qui incombe aux ministériels, avant qu'ils demandent à cette Chambre d'accepter ce projet: c'est de convaincre le pays et les députés de la gauche et de prouver, à leurs propres yeux, que le prestige et la stabilité de la Grande-Bretagne sont en danger; or, je le répète, jusqu'ici on n'a pas apporté l'ombre d'une preuve à l'appui de cette théorie.

C'est au moyen de craintes et d'alarmes artificielles que les ministériels cherchent à atteindre le but visé. Ils redoutent le jugement des esprits calmes et pondérés, et c'est ce qu'indique la manière dont on a présenté le bill à l'étude à cette Chambre le 5 décembre.

Le premier ministre a présenté la résolution préliminaire à cette Chambre d'une façon fort théâtrale. Le théâtre, c'était bien cette Chambre même; mais il y avait nombre de régisseurs de la scène. Toute la mise en scène ici, ce jour-là, trahissait son caractère artificiel, le manque de naturel et de spontanéité. En paroles mûrement pesées, et prononcées d'un ton solennel, le premier ministre remit son message; et ce message, notons-le bien, fut communiqué aux journaux du Canada et de la Grande-Bretagne, avant d'être remis aux représentants du peuple ici. Nous prêtâmes l'oreille aux messagers de guerre, et il nous semblait presque voir les flots de l'océan rougis du sang des victimes d'un terrible combat naval entre les deux grandes puissances mondiales. De gros nuages, nous disait-on, assombrissait l'horizon; écoutez, ajoutait-on, les éclats du tonnerre, voyez les éclairs qui sillonnent la nue; et avec tout cet apparat et cette mise en scène inutiles, on présenta à cette Chambre la mesure en discussion. A cette époque, je suppose, et peut-être pendant encore quelque temps, certains membres de cette Chambre et d'autres personnes du dehors étaient disposés à attacher une certaine importance aux paroles du premier ministre. Mais le temps, dans son vol infatigable, opéra nombre de changements, et l'opinion publique s'est grandement modifiée relativement à cette question. Il s'est écoulé plusieurs semaines; on a eu le temps de réfléchir, et à dater d'aujourd'hui, l'opinion publique au pays se modifiera tout autant qu'elle l'a fait, depuis sept ou huit semaines. Cette histoire de guerre que nous avait racontée le premier ministre dans son exposé de faits a perdu toute sa saveur, comme les vieux contes déjà répétés; et même cette question d'urgence, les ministériels semblent l'avoir reléguée à l'arrière-plan. Ils affectent une profonde horreur de la guerre et des armes; ils appellent de tous leurs vœux le règne de la paix, l'éternelle et bienheureuse paix. Le fondement qui avait servi de base aux observations du premier ministre le 5 décembre, il n'en est plus question dans les discours des ministériels et au sein de cette Chambre, dans une certaine mesure, comme au sein du pays en général, la modération et le calme se manifestent dans les esprits. Je ne voudrais pas sans doute affirmer que les ministériels sont hostiles à cette mesure; mais je puis affirmer que les députés de la gauche repoussent le principe

du projet, et si je ne me trompe, aujourd'hui l'opinion publique est hostile à ce principe, hostilité qui ne fera que s'accentuer, avec le temps. J'en suis convaincu, à Londres, le centre même de cet empire, à l'ombre du parlement impérial, et dans toute l'étendue des îles britanniques, les citoyens de la mère patrie se prononceraient tout aussi fortement que nous contre cette mesure, si on faisait un exposé loyal et véridique des faits, pour leur édification.

Mais, s'écrient ces messieurs: "vous discutez cette mesure en partisans; vous faites de la politique!" et tout dernièrement les ministériels disaient: "Pourquoi n'acceptez-vous donc pas la parole du premier ministre sur l'existence de la crise et du besoin urgent?" Je le demande aux ministériels: pourquoi accepterions-nous la parole d'un député de la droite touchant l'existence d'un besoin urgent? Prétendent-ils que je doive croire que leur attitude sur cette question est telle que je doive accepter le jugement du premier ministre ou de tout autre membre de son cabinet? Je le ferais de grand cœur, si la chose était possible; mais la conduite des ministériels, depuis trois ou quatre ans, au sujet de cette question, écarte cette agréable possibilité. Je le déclare, nous repoussons cette mesure. Peut-être sommes-nous partisans; mais nous sommes partisans de la vérité et de la sincérité; nous haïssons la déception; nous refusons de ployer le genou devant les dieux de la guerre que ces messieurs de la droite cherchent à élever en haut lieu, afin que nous les adorions. Ces dieux, on les a élevés sur les autels, à cause des péchés politiques des ministériels, et nous n'entendons nullement prier avec eux à cet autel.

Ce projet auquel se rattache la question de la défense navale demande, j'en conviens, mûre déliberation. C'est une mesure de haute importance, parce qu'elle indique d'abord notre acceptation et notre reconnaissance des responsabilités qui nous incombent, à titre de citoyens d'une nation et de sujets d'un empire. Elle est importante en ce sens qu'elle appelle l'étude du problème de la défense d'un vaste empire éparpillé de par le monde, les parties intégrantes de cet empire jouissant de l'autonomie politique—situation sans parallèle dans l'histoire du monde. Ce n'est pas seulement une question d'actualité", c'est un problème qui intéresse aussi l'avenir, et les ministériels en conviendront, c'est un problème hérissé de difficultés. Sans doute parfois, ces messieurs ont dû éprouver certains doutes et certaines difficultés, pour se convaincre de la parfaite légitimité des principes contenus dans ce bill. En légiférant en pareille matière, nous creusons un nouveau sillon; c'est une orientation vers l'inconnu, et notre horizon est borné par notre expérience. Demain et dans les années à venir, les sentiers où nous nous acheminons aujourd'hui seront illuminés par l'expérience acquise; mais aujourd'hui, nous étudions un important problème qu'il faut résoudre à la lumière de notre propre expérience et de la façon la plus pratique. A mon avis, la ligne de conduite à suivre est toute tracée. L'attitude qui s'impose au Parlement ici, c'est de continuer l'application du système de marine militaire canadienne, système promulgué en 1909, par le Parlement qui en cela s'est inspiré de principes auxquels tous les députés ont souscrit.

Quelles sont les questions concernant la défense navale qui s'offrent aujourd'hui à nos délibérations? D'abord, cette aide à l'amirauté britannique sera-t-elle en vaisseaux ou en argent? Strictement parlant, le bill propose de fournir à l'amirauté trois vaisseaux; pratiquement, c'est une contribution de $35,000,000. A choisir entre les deux, je préfère que ce soit $35,000,000 en argent. Le bill dit que le Gouvernement pourra toujours rappeler ces navires au Canada, au cas où nous établirions une marine canadienne; mais si nous fournissons à la flotte britannique ces trois navires, comme le propose le bill, il faudrait qu'ils demeurassent à perpétuité la propriété de l'amirauté britannique. Je ne sais trop si mes collègues de gauche se rangeront à mon avis; mais je ne saurais approuver qu'on offre ces trois vaisseaux à l'amirauté britannique, avec pareille condition attachée à ce don. Pareille restriction est indigne du peuple canadien; elle ne porte pas le sceau de l'esprit canadien; et si ce projet est sanctionné par le Parlement et devient loi, le Gouvernement, j'espère, avant que ce bill ait quitté la Chambre, proposera un amendement portant que, s'il doit y avoir contribution, ce sera en argent, et non pas en vaisseaux. Du reste, pratiquement il en est ainsi.

En outre, il est proposé que ces trois vaisseaux seront les plus puissantes machines de guerre navale que la science puisse construire et l'argent acheter; ce seront les trois plus puissants cuirassés d'escadre du monde entier. S'il en est ainsi, leur place légitime, tant qu'ils seront à flot, sera d'être sous la direction de l'amirauté et sa propriété. Ils seraient tout à fait hors de leur cadre dans une flotte canadienne. Si plus tard, le Gouvernement adopte un projet de marine canadienne, pourquoi ces trois grands cuirassés figureraient-ils dans une marine canadienne? Ne pourraient-ils pas rendre plus de services au Canada et à l'empire, là où l'on se propose de les placer? En outre, cela ne cadrerait guère avec les aspirations du peuple canadien, peuple pacifiste entre tous, que les trois plus grands navires de guerre du monde entier, figurent dans la flotte d'un pays relativement neuf comme le Canada dont le peuple espère bien n'être ja-

M. MACLEAN (Halifax).

mais entraîné dans les écrasantes dépenses d'un gros budget naval; du moins pas au même degré que d'autres pays du monde. Sera-ce au moyen d'une contribution, ou bien par la création d'une marine canadienne construite et équipée, autant que possible, au Canada, ce qui nous permettrait de prendre notre part légitime du fardeau de la défense impériale et d'être prêts, dans la mesure de nos forces, à combattre, au besoin, pour le salut et la suprématie de l'empire? Voilà la question.

Voici peut-être ma meilleure manière de poser la question: allons-nous conserver et développer le système de marine canadienne, adopté d'une seule voix en 1909, ou bien l'abandonnerons-nous temporairement ou définitivement, pour y substituer une contribution en argent faite à l'amirauté britannique? A mon avis, voilà quelle devrait être la question à débattre: à savoir, si nous allons continuer et développer le système actuel de marine canadienne. Avant que la Chambre adopte ce bill, je compte que le Gouvernement déclarera son attitude touchant le système de marine canadienne aujourd'hui en vigueur. Le Gouvernement est en honneur tenu de développer ce système ou d'abroger la loi de marine. Il devrait continuer à recruter des marins pour le "Niobé" et le "Rainbow" ou bien vendre ces vaisseaux; et avant de terminer mes observations, je me propose de porter un défi au Gouvernement.

J'approuve l'idée d'une marine canadienne, ainsi que la continuation et l'extension du système de marine canadienne, esquissé dans la loi du service naval de 1910, et je vais donner les deux ou trois maîtres directeurs, à l'appui de ma thèse. D'abord, je suis partisan de ce système, parce que c'est l'affirmation de la politique déjà déclarée et unanimement adoptée par le Parlement, et on n'a pas encore donné raison de son abandon. Le bill est, dans son essence, l'abandon de la loi actuelle et le Gouvernement est tenu de dire à cette Chambre pourquoi il s'écarte de cette politique. Je suis partisan du système naval canadien, parce qu'il se marie bien avec l'opinion de ceux de nos concitoyens qui croient encore à l'utilité d'un budget naval, et parce que c'est la ligne de conduite naturelle, économique et patriotique à suivre aujourd'hui en ce pays.

Le bill est simplement une concession faite à cet élément de l'opinion anglaise qui prêche incessamment la guerre et qui ne s'adresse jamais à la véritable opinion canadienne. J'ai foi en l'idée d'une marine canadienne à cause de l'effet qu'elle aura graduellement sur l'éducation. Elle contribuera bien vite à former dans ce jeune pays, dont la population est si variée, une véritable opinion publique au sujet de la nécessité d'établir une défense navale et d'assurer la maîtrise de la mer et elle garantira au Parlement, avec une sorte d'empressement, une régularité et une uniformité dans les dépenses budgétaires et dans l'adoption amiable de nos lois. Ainsi nous ferons naître par degré dans ce pays un véritable esprit national et impérial pour les questions de défense et qui tendra à soustraire les discussions des dépenses navales aux luttes des partis politiques. J'ai encore foi dans l'idée d'une marine canadienne, parce qu'à cette époque de notre histoire c'est une garantie meilleure, pour l'unité de l'empire et pour des relations cordiales entre les différentes parties qui le composent, qu'une contribution d'argent à l'amirauté britannique, comme on le propose dans ce bill. La centralisation est le but vers lequel tendent ceux qui sont sourds aux leçons de l'histoire et qui ne veulent rien savoir des lois de la nature humaine. Je suis opposé à ce bill pour le même motif que je suis en faveur de l'idée du service naval canadien, parce qu'il n'existe pas, comme je l'ai déjà montré, un danger ou une menace de danger pour justifier la solution du problème de la défense navale sur une autre base que celle d'un véritable programme permanent, et c'est l'avis des meilleures autorités de l'empire britannique. Ce sont d'une façon générale mes vues sur la politique que le Canada devrait adopter pour la défense navale et au cours de mes observations je les discuterai l'une après l'autre et je donnerai des motifs à l'appui des opinions que je professe.

M. PELLETIER: J'écoute avec soin ce que dit mon honorable ami, mais je me suis absenté pendant quelques minutes et je ne suis pas sûr d'avoir exactement compris ses paroles. Dois-je comprendre que l'honorable député a dit qu'en ce qui le regardait, il préférait une contribution en argent à la construction de navires qui pourraient être redemandés?

M. MACLEAN: C'est mon opinion personnelle. Avant de discuter les différentes propositions que je viens d'énumérer, je veux parler brièvement d'une ou deux critiques injustes qui sont adressées de temps en temps à ceux qui s'opposent au bill actuellement soumis à l'examen de la Chambre. Plus d'une fois j'ai entendu des honorables amis de la droite qualifier d'anti-patriotique la conduite de ceux qui sont hostiles aux propositions du Gouvernement. Quelquefois nous entendons employer l'expression "conduite déloyale". Or, monsieur l'Orateur, cette façon d'attaquer est plus dangereuse que ne s'en doutent ceux qui l'emploient. Quiconque dans ce pays est intelligent et veut réfléchir n'emploiera jamais ce genre d'attaque. Vous pouvez difficilement en comprendre les conséquences. Si vous étudiez l'histoire ancienne de notre propre empire et celle d'autres pays, vous constaterez que rien ne tend plus à engendrer des troubles politiques désas-

treux et à occasionner des tempêtes dans un pays que lorsqu'un parti politique met en doute le loyalisme et le patriotisme d'un autre parti politique. Ce genre d'argument peut durer quelque temps jusqu'à ce qu'un cahos politique se produise. Aucun pouvoir civil ne pourrait empêcher les troubles qui résulteraient de ce genre de discussion des affaires publiques ou de cette façon d'attaquer un des deux partis politiques. Je ne dis pas que les honorables députés de la droite emploient cet arguement d'une manière collective. Je sais que beaucoup d'entre eux ne le font pas, je sais que plusieurs regrettent son emploi par leurs propres amis, mais je dis qu'aucun citoyen réfléchi, honnête et intelligent ne devrait s'en servir ou ne voudrait s'en servir. Je tiens à leur dire qu'aucun homme libre intelligent ne souffrira d'entendre cette accusation avec impunité. Je dis que c'est injuste et malhonnête et il me semble que c'est faire trop d'honneur à ceux qui emploient cet argument que de les qualifier de lâches. Si ce genre d'attaques continue à être employé dans le pays à propos de cette question, il adviendra un moment où on le tolèrera pas et on trouvera quelques moyens de montrer son irritation d'une manière énergique. Le mot "loyalisme" est souvent employé par des gens qui n'en comprennent pas le sens. D'abord il se rapporte aux institutions de notre pays. Si un homme a foi dans les institutions de son pays, il est loyal. Cela n'a absolument aucun rapport avec le patriotisme. Mais je présume et je serai assez équitable pour dire que le mot "loyalisme" est employé par des personnes bien intentionnées d'une façon un peu imprécise et pas toujours dans un sens offensant. Je sais que les honorables députés de la gauche sont souvent qualifiés de cette expression quand ce n'est absolument pas nécessaire.

Le très honorable premier ministre a été en Angleterre l'an dernier et il a cru devoir, dans toutes les occasions où il s'est adressé au public anglais, donner un certificat de loyalisme aux Canadiens. Je parle en mon nom à ce propos et je dis que je n'ai pas besoin que le premier ministre me donne ici ou partout ailleurs un certificat de loyalisme. Je prétends qu'il n'a pas le droit de le faire ni en mon nom, ni en son propre nom, ni au nom de la population du pays. C'est absolument inutile. Je n'attaque pas le très honorable premier ministre. Il est possible, que mon chef estimé et distingué ait fait la même chose quand il a été en Angleterre comme premier ministre de ce pays. Dans ce cas, je lui dis comme je le répète au premier ministre, qu'il est grand temps que l'emploi de cette expression soit à jamais supprimé. Par exemple, j'ai sous les yeux un extrait d'un journal qui s'est amusé à grouper les expressions employées par le premier ministre l'été dernier en Angleterre, quand il a certifié la loyauté du Canada. Je ne suis pas sûr que le journal ait recueilli ses paroles exactes. Peut-être a-t-il voulu faire un peu d'ironie, mais quoi qu'il en soit, ces extraits représentent le sens général de ses paroles. Voici le résumé de ses paroles:

Je suis garant que le Canada est loyal.

Le loyalisme du Canada augmente tous les jours.

Le loyalisme du Canada est inattaquable et impérissable.

Qui oserait douter du loyalisme du Canada?

Nous sommes les os de vos os, la chair de votre chair et le sang de votre sang.

Si quelqu'un met en doute notre loyalisme éternel et indéracinable, qu'il soit anathème!

Les paroles me manquent pour exprimer d'une façon convenable la profondeur insondable, la hauteur incommensurable et l'intensité lumineuse du loyalisme canadien.

Je crois que l'auteur a voulu faire de l'esprit aux dépens du premier ministre à cette occasion, mais ces paroles ne peuvent manquer de faire une impression en Angleterre. Les Anglais ont pris l'habitude de venir ici et de s'en retourner en certifiant notre loyalisme; personne ne peut les en blâmer. Ce journal cite une circonstance que je voudrais faire connaître à la Chambre. Cela vient immédiatement après la citation ci-dessus. Elle s'est produite à la suite des affirmations faites par le premier ministre en Angleterre.

Comme résultat de cette assurance éloquente et fréquente, M. E. Mastin, demeurant à Stratford-sur-Avon, 2 Chesnut Walk, a fait connaître sa décision d'offrir au gouvernement canadien, un petit musée de reliques de loyauté, parmi lesquelles se trouvent quelques morceaux dépareillés de vaisselle authentique, ancienne et vénérable, ces articles devant être une récompense proportionnée à la défaite de cette horrible réciprocité: qu'il en soit ainsi.

Après avoir protesté sans acrimonie contre ces accusations intermittentes de manque de loyalisme qui sont lancées par les membres du parti conservateur contre le parti libéral et contre l'emploi irréfléchi de ce mot dans la Chambre et le pays, j'abandonnerai cette objection particulière à laquelle je me suis efforcé de répondre.

Je désire maintenant parler brièvement d'un argument qui a été présenté par le très honorable premier ministre (M. Borden) et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) quand ils ont parlé sur la résolution qui a précédé la présentation de ce bill. Je me souviens particulièrement des paroles du ministre de la Marine et des Pêcheries. Il a donné comme raison et comme justification de l'adoption de cette mesure importante le fait que l'Angleterre avait dépensé des millions de dollars au Canada pendant les dix-huitième et dix-neuvième siècles. Quand cette raison a été donnée, j'ai naturellement protesté. Je crois que tous les députés

à quelque parti qu'ils appartiennent repoussent cet argument et je trouve qu'il n'est pas digne d'un membre du Gouvernement de s'en servir. Aucun ministre anglais ne s'en servirait pour justifier une mesure qu'il aurait à présenter au parlement. Les dépenses qui ont été faites par le gouvernement impérial au Canada ont été faites absolument pour les besoins de l'empire et dans cette intention seule. L'Angleterre doit diriger sa politique étrangère et elle était obligée en honneur de se protéger dans l'Amérique britannique du Nord comme conséquence de sa politique étrangère. Incidemment elle contribuait à la protection du Canada en même temps, mais avant tout, ces dépenses ont été faites non pour la protection du Canada mais simplement pour des fins impériales. Si l'Amérique britanniques du Nord n'avait pas été une possession anglaise ou n'avait jamais été une possession anglaise, il fut un temps où l'Angleterre aurait fait des sacrifices énormes pour acquérir quelque territoire dans cette partie du continent américain, parce qu'elle avait besoin d'une base dans cet hémisphère pour l'exécution de ses projets impériaux. Des deux côtés nous apprécions la valeur matérielle et morale des liens qui nous unissent à l'Angleterre, mais cette appréciation n'est pas augmentée par le nombre de dollars dépensés au Canada par le gouvernement anglais dans un but naval ou militaire. C'est un raisonnement anti-anglais et je refuse d'estimer ma reconnaissance du lien britannique par le nombre de dollars qui ont été dépensés.

Je veux développer la première proposition que j'ai établie en commençant mon discours, à savoir que ce projet de loi est une renonciation au programme unanimement adopté par le Parlement canadien en 1909 et qu'aucune raison n'a encore été donnée pour justifier cet abandon. Je parlerai brièvement de l'exposition de ce programme et des différentes phases qui ont mené à sa promulgation ainsi que des phases relatives à son abandon par le parti politique qui est maintenant à la direction des affaires. Ce n'est pas intéressant, je le sais pour les honorables députés et c'est également pénible pour l'Orateur d'entendre répéter l'histoire politique et les faits qui ont été racontés bien des fois par des orateurs précédents, mais néanmoins il est nécessaire pour moi de le faire. Les faits que je me propose de donner encore à la Chambre, en admettant même que ce soit une répétition de ce qui a été dit par un autre de mes collègues, peuvent souffrir une répétition. Il est extrêmement important que nous ne permettions jamais à notre esprit d'oublier les commencements de l'histoire navale au Canada. Si vous le permettez, vous ne pourrez jamais discuter ce bill d'une façon impartiale. Nous disons que nos honorables adversaires en sont responsables. Personnellement, je crois qu'ils sont coupables du plus grand crime politique qui ait jamais été commis par un parti dans le pays. Je ne l'oublierai jamais, que j'aie l'honneur ou non de siéger au Parlement. J'ai toujours été prêt et consentant à accepter le mieux du monde qu'il y ait des opinions adverses entre les deux partis, mais il y a des cas, quand l'honneur public est engagé, quand l'honneur d'un parti politique est engagé, où il faut que les discussions de partis fassent trève et soient abandonnées s'il s'agit de l'intérêt public. Il y a d'autres particularités relatives aux débuts de l'histoire de cette politique navale dont j'espère pouvoir parler avant d'avoir fini et que je n'oublierai jamais tant que je vivrai et que le peuple lui non plus n'oubliera pas, parce qu'il connaît le jeu qu'a joué le parti conservateur dans cette question. Nous savons, comme nous avons conscience de notre existence, qu'il a joué au préjudice d'une certaine province. Les conservateurs savaient qu'ils jouaient avec le feu, ils savaient que ce jeu pouvait avoir des conséquences terribles et s'ils se trouvent aujourd'hui dans une position désagréable, ils en sont seuls responsables et ils doivent en supporter le châtiment.

En 1909, à tort ou à raison, le peuple anglais eut tout à coup l'idée, comme éclate un coup de tonnerre dans un ciel serein, que la marine de l'Allemagne augmentait rapidement en nombre et en puissance, à un degré tel que la suprématie de l'Angleterre sur mer était en danger et que la proportion d'égalité de force contre deux pays était rompue. Une déclaration ayant été faite à ce propos par M. Balfour, il en résulta une impression profonde sur la population de l'Angleterre et de ses possessions au delà des mers. Au mois de mars 1909, le ministre du Commerce et de l'Industrie a discuté dans cette enceinte la situation maritime anglaise telle que l'avait exposée l'honorable M. Balfour. Ce fut une séance des plus intéressantes et des plus impressionnantes par suite de l'unanimité des honorables députés des deux partis; ce fut une occasion unique dans l'histoire du pays. Le ministre du Commerce et de l'Industrie, qui a proposé ce jour-là la résolution, a exprimé ses vues sur la situation navale de l'Angleterre dans un discours qui est le résumé de ses sentiments et de ce qu'il croyait être un danger réel. Foster a dit:

Aujourd'hui le péril est à nos portes; ce n'est pas à moi d'en apprécier l'imminence; mais je ne saurais en faire fi. Les hommes d'Etat les plus avisés de la métropole en sont inquiétés; l'Australie en est frappée au point qu'on prélève des souscriptions publiques et qu'on insiste auprès du Gouvernement pour qu'il adopte un plan d'action plus énergique même que celui déjà adopté, en vue de faire

face au péril; la petite colonie de la Nouvelle-Zélande fait don d'un dreadnought, et offre de réptéer ce don, et aujourd'hui le Canada est en face de cette nécessité pressante pour l'empire.

Le ministre du Commerce et de l'Industrie prononçait ce jour-là un discours bien alarmant. Le très honorable M. Borden a parlé à cette occasion et a reconnu l'importance des paroles de M. Foster relativement au danger dont était menacée la suprématie navale de l'Angleterre. Et comment se termina ce débat? Par une résolution dont je lirai deux paragraphes. En pensant aux déclarations alarmantes faites par le ministre du Commerce et de l'Industrie, j'attirerai l'attention sur la conclusion unanime à laquelle en arriva la Chambre:

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'aide que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

Tel fut le jugement délibéré de la Chambre en présence d'une situation qui a été reconnue alarmante et dangereuse pour l'Angleterre et les colonies, et pourtant, en présence de ce danger réel, nous avons admis à l'unanimité que notre devoir était de commencer la construction d'une flotte canadienne. Puis l'autre partie de la résolution est ainsi conçue:

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

C'est en vertu de ce dernier paragraphe de la résolution que l'aide en vue d'un danger urgent est justifiée. Le chef actuel de l'opposition et le premier ministre d'aujourd'hui sont tombés d'accord en 1909 et ils sont encore d'accord maintenant, qu'il peut y avoir un programme d'urgence et aussi un programme naval canadien. Naturellement c'est surtout une question de fait, mais je veux faire ressortir ceci à nos adversaires et peut-être je ferais mieux de le mettre sous forme de question. Si en 1909, vous les membres de la droite, avez cru qu'aucune contribution spéciale n'était nécessaire, mais qu'un programme naval canadien était suffisant, comment à la lumière des faits actuels pouvez-vous justifier la mesure que vous demandez à cette Chambre d'accepter? Peut-être pourrais-je ici donner lecture de ce qu'a dit le premier ministre en 1910. Il croyait à ce moment,

M. MACLEAN (Halifax).

quand le bill du service naval a été discuté par la Chambre qu'un danger urgent existait encore et il s'exprimait ainsi:

Le danger est-il passé? Non, monsieur l'Orateur, nous en sommes plus rapprochés d'un an. La politique de l'Allemagne a-t-elle été modifiée dans l'intervalle? Non, au contraire, l'Allemagne a proposé le plus fort budget naval dans son histoire. C'est inutile de nous assurer qu'il n'y aura pas de guerre. La guerre a déjà commencé, la guerre de la construction, la victoire sera aussi décisive sur ce point que dans une vraie bataille. La dissolution de l'empire n'a-t-elle aucune signification pour le Canada et sa population.

Je dis à mon très honorable ami le premier ministre, si mes paroles ont quelque influence sur lui: Marchez avec votre service naval.

Plus tard, j'ai l'intention de demander comment le premier ministre avec son cabinet et ses partisans, s'ils ont cru qu'un besoin urgent a existé depuis 1909, ont-ils pu retarder jusqu'au 5 décembre 1912 pour faire face à cette nécessité pressante. Mais, monsieur l'Orateur, l'empire britannique n'est pas menacé aujourd'hui par un danger plus grand qu'en 1909. Le public anglais n'est pas aussi alarmé qu'il l'était alors et l'opinion générale en Angleterre est de mon avis. La contribution dans la forme où elle est proposée est aussi inutile et inadmissible qu'elle l'était alors et c'est le devoir de nos honorables adversaires de donner à la Chambre des raisons pour expliquer leur changement de position et ces raisons devraient être valables, honnêtes et convaincantes.

Je dis aussi que les motifs avancés pour commencer une marine canadienne sont aussi puissants aujourd'hui qu'ils l'étaient en 1909. Les honorables députés de la droite n'ont pas le droit de dire: Nous proposerons un de ces jours un programme naval canadien. Le mandat donné par le Parlement pour commencer la construction d'une marine canadienne n'est pas révoqué et ils n'ont pas le droit de le retarder. Le temps ne peut pas modifier un principe. La vérité forcée de s'agenouiller se relèvera encore et le Gouvernement ne peut pas espérer anéantir ce que je crois être les aspirations du Canada en nous donnant ce bill. Nous avons d'un commun accord construit la scène sur laquelle devait se jouer le drame d'une marine canadienne en 1909. La rampe a été éclairée, la pièce et les acteurs ont été applaudis, les spectateurs ont été assez contents et l'auditoire se composait des citoyens du Canada. Ils ont été assez contents parce que les dirigeants de l'opinion publique étaient les auteurs de la pièce. Il est vrai qu'il n'y a pas eu d'appel aux électeurs. Mais nous avons admis unanimement que l'occasion était telle qu'on ne ferait pas un appel immédiat aux électeurs. Il y a des occasions où il est du devoir des leaders de l'opinion publique de formuler cette opinion publique quand il s'agit de

questions publiques. Il y a des moments où vous ne pouvez pas compter sur autre chose que sur les leaders de l'opinion publique pour diriger le peuple dans la bonne voie quand il s'agit des affaires publiques.

La rampe est peu éclairée aujourd'hui; les acteurs et une partie de l'auditoire sont partis et on se demande naturellement où et pourquoi sont-ils partis? Monsieurs l'Orateur l'écho répond: où et pourquoi? Aucune réponse ne vient des honorables députés de la droite. Elle ne peut pas venir, nous n'avons pas besoin de l'attendre. Il n'y a pas de réponse, mais il y a une raison qui ne devrait jamais être oubliée par nous qui appartenons aujourd'hui à la vie publique active du pays ni par ceux qui nous remplaceront quand nous aurons abandonné la scène de la vie publique.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA CANADA HAIL INSURANCE CO.

La Chambre siège en comité pour faire l'étude du bill (n° 78) présenté par M. Aikins et relatif à la Canada Hail Assurance Co.

Sur l'article 1er (autorisation).

M. OLIVER: Une explication a-t-elle été donnée au comité sur le but de ce bill?

M. AIKINS: Le bill prévoit simplement l'autorisation d'une compagnie d'assurance sur la grêle avec les pouvoirs ordinaires.

M. BELAND: Sur quel point a-t-on fait des changements.

M. AIKINS: Les changements consistent dans l'augmentation du capital et le montant qui doit être versé avant de commencer les opérations.

M. OLIVER: Je constate que l'article 7 dit que la compagnie peut faire des contrats d'assurance contre la grêle. Cela semble bien vague et peu défini et je crois que pour protéger ceux qui jugeront bon de s'assurer contre la grêle, il devrait y avoir quelque chose de plus précis que ce qu'il y a ici. Existe-t-il une disposition semblable dans la loi générale?

M. AIKINS: Oui. La loi générale qui est insérée dans ce bill fait partie de la loi des assurances.

M. OLIVER: Si ce bill est adopté dans son état actuel, sera-t-il conforme à d'autres bills analogues qui ont été adoptés par la Chambre?

M. AIKINS: Oui. Je suis informé par le département des assurances qui a approuvé ce bill, qu'il est exactement conforme à d'autres bills qui ont été adoptés précédemment.

(L'article est adopté).

Sur l'article 3 (capital).

M. BUREAU: J'ai sous les yeux le bill original et il dit que le capital sera de $100,000.

M. AIKINS: Le capital a été porté à $150,000 et il est prévu qu'il peut être porté à $300,000.

(L'article est adopté).

Sur l'article 7 (entreprises).

M. BUREAU: Ai-je bien compris que le promoteur du bill a déclaré que les autres lois autorisant des compagnies d'assurances similaires sur la grêle ont été consultées pour la préparation de ce bill et qu'il ne contient rien qui ne soit exactement conforme aux autres lois?

M. AIKINS: C'est ce que nous a dit le département quand le bill a été présenté au comité et je crois que c'est exact. L'honorable député remarquera que l'article 8 déclare que la loi des assurances s'appliquera à la compagnie.

M. BUREAU: L'article 7 dit que la compagnie peut faire des contrats d'assurance, mais il n'y a aucune indication de ce qui peut constituer un tel contrat.

M. AIKINS: C'est prévu dans la loi des assurances.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du bill.

ATHABASKA NORTHERN RAILWAY CO.

3e LECTURE

Du bill de l'

La Chambre siège en comité sur le bill (n° 7), présenté par M. Turriff, et relatif à la Athabaska Northern Railway Co.

Sur l'article 1er (prolongation de délai).

M. OLIVER: En quoi consiste l'amendement?

M. LANCASTER: Cet article n'a pas été modifié au comité des chemins de fer.

M. BUREAU: Le bill a-t-il été modifié au comité des chemins de fer?

M. LANCASTER: Les articles 1 et 2 sont exactement comme ils ont été adoptés par le comité des chemins de fer; les paragraphes additionnels ont été ajoutés pour les motifs que j'expliquerai quand nous arriverons à eux. Les autres amendements au bill ont simplement pour but de le rendre conforme aux articles uniformes que nous insérons pour protéger les droits des pro-

vinces et des municipalités relativement aux chutes d'eau, aux grandes routes, etc.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.

RENVOI D'UN BILL—BREVET DE A. D. RICHARD.

La Chambre siège en comité au sujet du bill (n° 100), présenté par M. Fowler, relatif au brevet de l'honorable Ambrose D. Richard.

M. OLIVER: La Chambre devrait recevoir une explication relativement à ce bill.

M. PUGSLEY: Je crois que le comité a eu des raisons suffisantes pour donner au breveté le temps de se conformer à la loi. Le bill est dans la forme ordinaire quand une autorisation est accordée.

M. CURRIE: De quoi s'agit-il?

M. PUGSLEY: D'un mélange de produits pour la peinture. Je ne vois pas beaucoup d'objection à régler cette question comme on l'a déjà fait bien des fois pour des porteurs de brevets.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Comme l'a dit mon honorable ami, le bill est dans la forme ordinaire, mais le président du comité des bills privés n'est pas ici et si un membre désire que le bill reste en suspens, il vaudrait peut-être mieux qu'il en soit ainsi pour s'assurer des faits. Je ne doute pas qu'ils ont été exposés au comité.

M. OLIVER: Ce bill prolongerait la durée du brevet, affecte les intérêts du public que nous sommes ici pour protéger et sans vouloir empêcher une prolongation régulière du brevet, je crois que le promoteur du bill ou le président du comité doit à la Chambre de lui donner les motifs de l'action qu'on nous propose d'autoriser.

M. WHITE: Je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami sur ce point. Sans doute les explications ont été données au comité des bills privés, mais elles ne m'ont pas été données et je propose que le bill reste en suspens.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

RENVOI D'UN BILL—BREVETS DE F. J. NEWMAN ET AUTRES.

La Chambre siège en comité au sujet du bill (n° 101), présenté par M. Macdonell, au sujet de brevets de Frederick Jacob Newman et autres.

M. OLIVER: Le promoteur du bill est ici et je ne doute pas qu'il puisse donner au comité les explications qui seront nécessaires.

M. LANCASTER.

M. MACDONELL: Le bill a été longuement discuté au comité. Je regrette que l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) ne se trouve pas ici, car bien que le bill soit inscrit à mon nom, il a pris une part plus active à la question que je ne l'ai fait peut-être moi-même. Néanmoins, l'explication est que ces deux brevets n'ont pas été renouvelés par simple inadvertance. La seule faute commise par les propriétaires des brevets c'est de ne pas avoir renouvelé le paiement des droits. Ils n'ont pas violé la loi en important l'invention ou en ne manufacturant pas dans le délai fixé ou de toute autre manière, mais par inadvertance, parce que le propriétaire des brevets était en voyage et n'a pas reçu l'avis que le bureau des brevets lui a envoyé, les droits n'ont pas été payés.

Le porteur des brevets ignorait qu'ils étaient renouvelables, et avait négligé de payer les honoraires en temps voulu. Le commissaire des brevets a comparu devant le comité et a déposé que des avis avaient été envoyés par le bureau d'Ottawa, enjoignant au porteur d'avoir à renouveler ses brevets. Mais les lettres étaient revenues au bureau de Poste, ce qui démontre que le porteur ne les avait pas reçues. Il n'y a donc pas eu mauvaise volonté de sa part et il n'a pas enfreint la loi de propos délibéré. Croyant que ses brevets étaient encore valides, il a constitué une compagnie dont font partie plusieurs citoyens bien connus de Guelph. Les actionnaires de cette compagnie ont versé une somme considérable, dont j'ignore au juste le montant, et l'article en question se fabrique actuellement à Guelph.

M. CURRIE: Quel est cet article?

M. MACDONELL: C'est un article concernant un essieu pour les véhicules électriques. Le porteur du brevet a aussi expliqué que pendant les premières années cet article était très peu en demande et que le brevet n'avait guère été exploité; mais plus tard, par suite du perfectionnement des véhicules à moteur et à électricité, cet article devint en grande demande et comme je viens de le dire, une fabrique a été installée à Guelph, sur une assez grande échelle, et des capitaux suffisants ont été engagés dans l'entreprise. Les intéressés sont prêts à exploiter le brevet, mais ils ont expliqué devant le comité qu'ils ne pourront pas continuer, si leurs droits ne sont pas protégés. Le comité, après avoir entendu toutes les explications, a adopté le bill, à l'unanimité, je crois.

M. SHARPE (Ontario-nord): Quand le brevet expire-t-il ?

M. MACDONELL: Il est expiré depuis un certain temps; depuis quelques années, je crois; mais c'est par pure inadvertance.

Une déclaration sous serment a été faite à cet effet et l'honorable député de Wellington-sud a déclaré que cette compagnie est prête à commencer la fabrication de cet article. Le bill a été adopté, sans une seule voix dissidente.

M. OLIVER: Quelqu'un a-t-il protesté devant le comité contre l'adoption du bill?

M. MACDONELL: Personne, et toutes les précautions nécessaires ont été prises de sorte que si les intérêts de quelqu'un étaient menacés, ils seraient protégés.

M. BUREAU: Le comité a-t-il fait des amendements au bill?

M. MACDONELL: Aucun.

Sur l'article 2. Sauvegarde des droits acquis.

M. BUREAU: Pourquoi a-t-on choisi la date du 9 novembre, au lieu du jour où le bill entrera en vigueur? Cet article est ainsi conçu :

Quiconque, n'étant pas porteur d'un permis a, au cours de la période écoulée entre l'expiration des six ans à compter de la date desdits brevets et le neuvième jour de novembre 1912, commencé de fabriquer, employer ou vendre au Canada les articles d'invention que protègent lesdits brevets, etc.

M. MACDONELL: Si quelqu'un avait commencé à fabriquer l'article en question après le défaut de renouvellement, ses droits seraient protégés et ils pourraient continuer la fabrication.

M. BUREAU: Mais pour quelle raison a-t-on mis le 9 novembre au lieu de la date de l'entrée en vigueur du bill?

M. MACDONELL: C'est la date de l'expiration du brevet par suite du défaut de paiement des honoraires.

M. SHARPE: C'est peut-être la date à laquelle il a été donné avis que le porteur du brevet devait s'adresser au Parlement pour obtenir une loi spéciale.

M. BUREAU: Ce droit devrait continuer à exister tant que la loi ne sera pas en vigueur, parce que tant que le bill ne sera pas adopté, il n'existe pas de brevet.

M. SHARPE: Des tiers auraient pu commencer la fabrication de cet article après avoir pris connaissance de l'avis.

M. OLIVER: Je n'admets pas cette explication. Le porteur de ce brevet a perdu ses droits et il restera dans cette situation tant qu'ils ne lui auront pas été rendus par le Parlement, il n'a pas droit à la protection dont parle mon honorable ami.

M. BORDEN: L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell) ne peut pas être ici ce soir et comme j'aimerais à ce que le bill ne fût pas définitivement adopté en son absence, je demande à ce qu'il soit réservé pour un autre jour.

(Il est fait rapport du bill).

DISCUSSION DU BILL RELATIF A L'ASSOCIATION DES COMPTABLES DU CANADA.

La Chambre se forme en comité pour délibérer sur les articles du bill (n° 88), déposé par M. Forget, autorisant l'association des comptables canadiens.

Sur l'article 1er.

M. OLIVER: J'ai reçu une vigoureuse protestation contre l'adoption de ce bill, de la part des comptables d'Edmonton. J'ignore si cela est une raison suffisante pour que le bill ne soit pas adopté, mais je désirerais avoir les explications complètes sur ce projet de loi.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): J'ai aussi reçu une lettre du président de l'association des comptables autorisés du Canada, il y a quelque temps. Cette question a été étudiée à fond par l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley). Le président de l'association s'est présenté devant le comité des bills d'intérêt privé, auquel ce bill a été envoyé et je crois qu'une entente est intervenue sur le bill, tel qu'il est maintenant devant la Chambre. Cette question demandait à être soigneusement étudiée. D'après ce que vient de dire l'honorable député d'Edmonton, je comprends que l'association des comptables autorisés du Canada compte parmi ses membres les comptables autorisés des associations provinciale et, en vertu des règlements de l'association des comptables autorisés de la province de Québec, ne peuvent en faire partie que ceux qui ont déjà exercé la profession à leur propre compte, pour ainsi dire, pendant un certain temps, un an, je crois. Ceux qui demandent l'adoption de ce bill sont sans doute des comptables compétents, mais ils sont employés dans des bureaux comme ceux du C. P. R. ou autres grandes administrations. Bien que leur compétence ne soit pas contestée, les règlements de l'association provinciale les exclut, et ils ont recours à ce moyen pour se former en association.

Devant le comité des bills d'intérêt privé, le bill a été modifié de manière à ce que cette association soit assujettie aux lois provinciales concernant les associations de comptables. Cet amendement semble faire disparaître les objections que pouvait avoir l'association des comptables du Canada et ce soir même, avant le commencement de la séance, l'honorable député d'Argenteuil m'a informé que le président de l'association fédérale des comptables accepte le bill dans sa forme actuelle. Je n'en sais rien

personnellement, mais j'expose les faits tels qu'ils m'ont été rapportés.

M. BUREAU: Devant le comité des bills d'intérêt privé, on a soulevé une autre objection que celle que vient d'indiquer l'honorable ministre des Finances, et cette objection n'est pas une de celles qui peuvent se régler de consentement mutuel. M. Stevenson, le président de l'association fédérale, et M. Edwards ont prétendu que la comptabilité était une science spéciale, exigeant un enseignement technique et un membre du comité, que je ne vois pas à son siège ce soir, a dit que si nous avions commis une erreur en accordant une charte à l'association des comptables du Canada, nous ne devons pas en commettre une autre en adoptant le présent bill.

J'assistais à la séance du comité lorsqu'a été discutée la question de droits provinciaux et de la juridiction exclusive des provinces en cette matière. Je rapporte cet incident pour que la Chambre sache exactement quelles objections ont été soulevées, lorsque le bill a été étudié par le comité des bills d'intérêt privé. Personnellement, je suis en faveur du bill et si l'association des comptables du Canada a pu obtenir une charte fédérale, je ne vois pas pourquoi les membres de cette nouvelle association n'en obtiendraient pas une également. Parce qu'un homme reçoit un salaire, ce n'est pas une raison pour qu'il ne soit pas un comptable aussi compétent que celui qui a eu un bureau pendant un an et qui a, peut-être, fait très peu de comptabilité durant cette année.

M. WHITE: Voici l'article qui a été ajouté au bill par le comité:

Rien dans le présent acte ne peut être interprété comme portant préjudice ou atteinte aux lois concernant la comptabilité, votées ou qui seront votées à l'avenir par l'autorité législative d'aucune province du Canada; ou comme autorisant les membres de l'association à faire usage d'un nom, titre, initiale, ou désignation quelconque, en contravention desdites lois.

C'est cet article qui a été ajouté au bill pour faire disparaître les objections qui avaient été soulevées.

M. SHARPE (Ontario): Cet amendement ne met pas l'association sous la juridiction provinciale.

M. WHITE: Si la juridiction appartient à la province, ce bill n'aura pas pour effet de la lui enlever.

M. STEVENS: Il y a un point que l'on semble avoir oublié. Je ne fais pas partie du comité des bills d'intérêt privé et peut être en a-t-il été question. Il existe actuellement une association fédérale des comptables autorisés. Elle a été instituée par une loi votée en 1902. Cette loi de 1902 et le présent bill sont rédigés prsque axactement dans les mêmes termes, sauf quelques légères différences, y compris celle mentionnée par le ministre des Finances, concernant l'affiliation avec les associations provinciales et l'article qui a été ajouté et dont le ministre des Finances vient de donner lecture.

Le point que je tiens à faire ressortir est celui-ci: le public en général, suppose que celui qui se donne comme membre d'une association de comptables est plus compétent en matières de comptabilité que celui qui n'appartient pas à une association de cette nature. Il est vrai que celui qui n'appartient pas à une association n'est pas autorisé à mettre les lettres C.A. à la suite de son nom, sans enfreindre la loi provinciale, mais il peut ouvrir un bureau et mettre sur sa porte une enseigne comportant qu'il est John Jones, membre de l'Association des comptables canadiens. Pour le groupe public, il y aura conclusion ou plutôt, le public sera porté à croire que ce membre de l'Association des comptables canadiens est un comptable autorisé.

L'article 2 autorise l'association à "établir tels examens qui peuvent être jugés à propos et à accorder des certificats de capacité". Ces pouvoirs sont exactement ceux qui ont été conférés à l'association fédérale des comptables autorisés. Il est dit aussi dans le bill que "les objets et pouvoirs seront exécutés et exercés conformément aux règlements et résolutions adoptés par les directeurs et ratifiés par les membres".

Je ferai observer que dans la loi des banques on propose d'instituer une inspection indépendante, conduite par les comptables autorisés. Le Gouvernement a plus que jamais le devoir de prendre toutes les précautions nécessaires pour que les opérations des banques soient vérifiées par des personnes compétentes. Je suis en faveur de cette disposition de la loi des banques, mais je veux aussi que le Gouvernement se montre très scrupuleux dans le choix des comptables auxquels sera confiée la tâche de vérifier les opérations des banques et des autres institutions. Il arrive bien souvent que des gens sans aptitude spéciale, ne possédant pas les connaissances nécesaires, se faufilent dans ces associations et ouvrent un bureau; ils signent un bilan ou un état de compte, à tort et à travers. Des sommes considérables sont engagées sur la foi de bilans ainsi certifiés. Il est temps d'apporter le plus grand soin à toute loi concernant les comptables autorisés. Par le passé, tant ici que dans les législatures, on s'est montré trop indulgent sous ce rapport. Je suis fortement opposé à l'institution d'une autre association qui ne serait qu'une réplique de celle qui existe déjà. Il est fort possible que nous ayons commis une erreur en n'imposant pas plus de restrictions dans la charte de la première

association et je doute qu'il soit prudent d'adopter le présent bill.

M. CARROLL: Je désire poser une question à l'honorable ministre des Finances. Si ce bill est adopté, quelle garantie a-t-on que l'association n'abusera pas de son pouvoir de faire des règlements?

M. WHITE: Il s'agit d'un bill d'intérêt privé et les explications que j'ai données en réponse à une objection de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), m'ont été communiquées pour que j'en fasse part à la Chambre, si la chose était nécessaire. C'est un bill qui demande à être consciencieusement étudié et il vaudrait peut-être mieux le réserver, vu que le président du comité et le promoteur du bill sont absents ce soir. Dans le moment, je ne puis pas répondre à mon honorable ami, mais j'étudierai la question, et je demanderai aussi au président du comité de bien vouloir s'en occuper.

M. CARROLL: Je désirerais que le bill fût réservé, vu que j'y porte beaucoup d'intérêt. Je crois qu'il n'est pas du ressort du Parlement fédéral de voter une loi concernant une question qui me paraît être exclusivement sous la juridiction provinciale.

M. BUREAU: Il a été expliqué devant le comité des bills d'intérêt privé que les règlements de l'association devront être ratifiés par le lieutenant-gouverneur en conseil de la province dans laquelle ces règlements auront été faits.

M. PUGSLEY: Je me demande si ce Parlement peut constitutionnellement accorder une charte à cette association. Sous l'empire de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, tous les bills d'une nature locale et privée sont sous la juridiction exclusive des législatures provinciales. Le bill actuel est purement local de sa nature et ceux qui font partie de cette association résident tous à Montréal.

M. SHARPE (Ontario-nord): L'association pourra avoir des membres dans tout le Canada.

M. PUGSLEY: Je doute que même cela nous donne le droit d'intervenir.

M. WHITE: Je crois que ce côté de la question a été étudié à fond et que, sous ce rapport, le bill ne présente aucune objection sérieuse. Cependant, c'est un bill important et nous prendrons le temps nécessaire pour l'étudier à fond.

(Il est fait rapport du bill).

3e LECTURE

De deux projets de loi.

Le 1er (bill n° 105), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer "Canadian Northern Ontario".

Le 2e (bill n° 113), déposé par M. Clements, concernant la compagnie du chemin de fer "Pacific and Hudson Bay".

LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. MACLEAN (Halifax): Avant la suspension de la séance, j'ai expliqué qu'au cours du débat sur la résolution de 1909 et pendant toutes les discussions subséquentes, les deux partis s'entendaient pour dire qu'il fallait faire une distinction entre un cas d'urgence et une politique permanente et que l'attitude à prendre par le Parlement serait différente selon qu'il y aurait ou qu'il n'y aurait pas urgence. J'ai expliqué aussi qu'en 1909, la Chambre a adopté à l'unanimité une résolution approuvant toute dépense nécessaire à l'organisation d'un service naval canadien et qu'il n'a pas été question de circonstances critiques ou d'urgence, malgré l'état d'ébullition dans lequel se trouvait alors la politique européenne.

J'ai aussi demandé comment il se fait qu'en 1913, les conservateurs demandent l'adoption du présent bill, sous prétexte que les circonstances sont critiques, lorsqu'en 1909, alors que la situation était beaucoup moins rassurante, ils refusaient une contribution d'urgence. Aucune raison plausible ne peut expliquer ce changement d'attitude de la part des honorables membres de la droite. Ils ont, tout au plus, une excuse pour agir ainsi et de cette excuse je me propose de dire quelques mots.

J'ai dit qu'il n'existe aucune raison plausible pour justifier cette volte-face. On ne peut pas non plus dire qu'elle est motivée par les événements. Tous ceux qui ont suivi l'évolution de cette question navale, depuis 1909, se demandent à quoi il faut attribuer ce changement. L'honorable premier ministre et tous ses partisans approuvaient alors l'idée d'un service naval canadien. Il a été rapporté plusieurs fois au cours du présent débat qu'à Londres, au mois de juillet ou août de 1909, le premier ministre maintenait l'attitude qu'il avait prise au mois de mars précédent. Au mois d'octobre de la même année, il prononçait un discours à Halifax, à une grande assemblée politique, et proclamait encore son adhésion à la résolution du mois de mars. Le "Halifax Herald", l'organe du parti conservateur dans la Nouvelle-Ecosse, déclarait dans un article de rédaction que M. Borden entendait mettre cette question navale au-dessus des querelles des parties politiques et que, pour sa part, il était décidé à la traiter au point de vue des grands intérêts nationaux.

Mais pendant qu'il était en Angleterre, un certain nombre de ses partisans, dans la province de Québec se disposaient à apostasier. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) était un membre éminent et distingué de ce parti, quand il était dans l'opposition. Il avait dans son en-

tourage deux hommes qui étaient et sont encore aujourd'hui considérés comme les chefs du parti nationaliste de la province de Québec. L'honorable député de Jacques-Cartier et ses amis se déclarèrent opposés à la politique navale approuvée par le Parlement en 1909. Il devint bientôt évident que, dans la province de Québec, l'idée d'une marine canadienne serait impopulaire et qu'un parti s'acquerrait de la popularité en combattant cette politique. En 1910—je regrette d'avoir à rapporter des événements bien connus de la Chambre—le Gouvernement déposa le bill du service naval canadien qui donnait effet à la résolution adoptée l'année précédente. Au grand étonnement des membres de la Chambre et de tous les électeurs du pays, qui pensent et qui lisent, on constata que le chef de l'opposition, qui est maintenant premier ministre, n'était pas aussi favorable à l'idée d'une marine canadienne qu'il l'avait été l'année précédente; il proposa un amendement dans lequel il déclarait que, vu la situation de la marine anglaise relativement aux marines des autres nations d'Europe, le Parlement canadien devrait voter une contribution à l'amirauté anglaise.

Pour parler franchement, je dois dire que je n'ai pas cru un seul instant que l'opposition avait sérieusement l'intention de combattre l'adoption du bill, quand elle a proposé cet amendement. J'y voyais simplement une manœuvre politique et je n'y aurais pas eu d'objection sérieuse, si on s'en était tenu là, tout en restant fidèle aux engagements pris en 1909. Mais il devint bientôt évident que la question navale devenait une simple question de parti et que l'opposition d'alors était décidée à prendre l'attitude qui était de nature à lui assurer le plus de votes; elle était prête à naviguer dans les mêmes eaux que l'honorable député de Jacques-Cartier et ses associés. Un peu plus tard, eut lieu l'élection de Drummont-et-Arthabasca, dans la province de Québec. Cette élection se fit exclusivement sur la question navale et le résultat en fut regrettable. La perte d'un comté n'avait rien de bien grave pour le Gouvernement, et si je dis que le résultat de cette élection fut regrettable, c'est surtout quand je pense aux moyens qui furent mis en œuvre et à la nature de la lutte qui fut faite. Les arguments les plus méprisables furent employés, et cette campagne électorale constitue dans l'histoire politique de ce pays une page à peine croyable et que tous les Canadiens bien pensant, je n'en ai aucun doute, désireraient en voir arrachée.

Dans cette affaire, le parti conservateur a encouru la même responsabilité que le parti nationaliste; les chefs conservateurs ont encouragé les nationalistes, par lettres et par télégrammes, à assurer la défaite du candidat Laurier, par tous les moyens possibles. Le devoir des conservateurs en cette circonstance était de faire comprendre clairement aux électeurs de ce comté qu'ayant engagé leur parole et leur honneur, en 1909, en faveur d'une marine canadienne ils entendaient tenir leurs promesses. Le parti conservateur pourra difficilement se disculper de la faute qu'il a commise dans cette circonstance. Un an auparavant, il déclarait que cette question ne devait pas être livrée aux hasards des discussions politiques et ses chefs allaient même jusqu'à dire qu'il fallait l'élever au-dessus des questions politiques ordinaires pour en faire une question nationale. Dans l'élection de Drummond-et-Arthabasca, ils firent tout le contraire et je maintiens que depuis, le parti conservateur a manqué aux principes qu'il affirmait par la résolution de 1909. Il n'a jamais tenu les engagements qu'il avait pris dans cette circonstance.

Voilà l'excuse et la seule excuse que nos honorables adversaires puissent donner pour expliquer leur conduite actuelle et pour demander à la Chambre d'appuyer le projet de loi que nous discutons en ce moment. Sans ce malheureux incident, survenu dans l'histoire politique du pays, personne ici ou ailleurs n'aurait songé à invoquer la gravité des circonstances et la situation critique de la marine anglaise, pour appuyer une semblable proposition.

Je viens d'exposer brièvement les raisons pour lesquelles les honorables députés de la droite se trouvent aujourd'hui dans une position aussi fausse et, même si ces choses ont déjà été dites, elles valent la peine d'être répétées. Nous savons tous qu'au début, l'idée d'une marine canadienne n'était populaire dans aucune province du Canada, y compris la mienne. A parler franchement, je suis convaincu que si une élection avait eu lieu immédiatement après le mois de mars 1909, dans une circonscription quelconque du Canada, et si les électeurs de cette circonscription avait été laissés libres de se prononcer pour ou contre l'établissement d'une marine canadienne, il est extrêmement douteux que la proposition eut été adoptée. Il n'y avait pas alors d'opinion publique formée sur cette question et il fallait absolument entreprendre une campagne de propagande, absolument désintéressée, pour éclairer l'opinion.

Les chefs des deux partis s'en étaient parfaitement rendus compte et c'est pourquoi ils s'étaient engagés à retirer cette question de la politique. C'était dans la province de Québec que le projet d'une marine canadienne était surtout mal vu. A mon sens, cela était tout naturel et il n'aurait pas été juste de s'attendre à trouver parmi la population de cette province, les mêmes sentiments que parmi la population des autres provinces. Je crois que la population de Québec a été injustement jugée et blâmée en plusieurs circonstances et peut-être dans celle-ci. Il faut admettre courageusement les vérités historiques et ne pas

hésiter à les exprimer dans cette Chambre. Je répète donc que nous ne pouvions pas nous attendre à ce que l'idée d'une marine canadienne fût accueillie avec beaucoup d'enthousiasme dans la province de Québec et c'était une raison de plus pour que les chefs du parti conservateur respectassent les engagements qu'ils avaient pris envers le parlement et le pays, en 1909.

Préparer les voies par l'établissement d'une marine canadienne n'était pas une tâche facile, dans aucune province. Cette tâche était tout particulièrement difficile dans la province de Québec, et cependant, l'honorable chef de l'opposition se mit à l'œuvre courageusement, prêt à en supporter les conséquences quelle qu'elles fussent, convaincu qu'il avait raison et persuadé qu'il finirait par recevoir l'appui et les félicitations de ses compatriotes, malgré l'impopularité du projet dans le moment. L'histoire rendra justice au courage et à l'intrépidité dont le chef actuel de l'opposition a fait preuve en prêchant une seule et même politique navale, dans toutes les provinces du Canada. C'est lui qui a rendu possbile l'attitude prise aujourd'hui par les honorables membres de la droite et s'il n'avait pas agi comme il l'a fait en 1910, il ne se serait pas trouvé un seul conservateur assez courageux pour conseiller l'élaboration et la présentation du bill qui est maintenant soumis à notre considération. Voilà ce que l'histoire dira du chef du parti libéral et je suis convaincu qu'elle n'aura pas les mêmes éloges à l'adresse des chefs du parti conservateur, quand il s'agira de commenter leur conduite sur cette question.

Ce n'est pas la seule faute commise par les conservateurs dans cette affaire. Une élection générale a eu lieu en 1911. Le ministre du Travail (M. Crothers) a prétendu cet après-midi que cette élection s'était faite sur la question navale. Il a cité à ce propos, certaines remarques faites par le chef de l'opposition, il y a quelques jours, et j'admets que ses paroles, telles que rapportées dans les Débats, semblent corroborer plus ou moins la prétention du ministre du Travail; malgré cela je persiste à dire que, si on en excepte la province de Québec, l'élection ne s'est pas faite sur la question navale.

M. CROTHERS: L'honorable député a-t-il entendu l'extrait que j'ai cité d'un discours que notre chef a prononcé en ouvrant la campagne électorale dans l'Ontario et qu'on a répandu dans toute cette province?

M. MACLEAN: J'ai entendu les observations que mon honorable ami a citées, mais je dois avouer que je n'ai pas suivi très attentivement ce qu'il a dit. J'ai lu avec beaucoup de soin un grand nombre des discours prononcés par le premier ministre dans l'Ontario et je suis convaincu que dans tous ceux qu'il m'a été donné de lire, il n'a jamais fait la moindre allusion à cette marine de guerre canadienne. Je puis affirmer qu'à l'assemblée de London il n'a pas soufflé un mot de cette question.

M. CROTHERS: J'ai lu un extrait d'un rapport de cette réunion à laquelle il m'est arrivé d'assister.

M. MACLEAN: J'accepte cette déclaration. Cependant, j'ose dire que le premier ministre a prononcé dans l'Ontario un grand nombre de discours où il n'a pas même mentionné la question d'une marine de guerre canadienne. C'est la même tactique qu'il a suivie dans la province de Québec. Je puis facilement comprendre qu'il a mentionné la question, mais il a pris grand soin de ne pas énoncer la moindre politique arrêtée à ce propos. Son idée était de proclamer un programme aussi vague que possible. Je lirai un paragraphe de son manifeste aux électeurs du Canada sur cette question d'une marine de guerre canadienne où l'on doit naturellement s'attendre à trouver l'énoncé de sa politique.

M. CROTHERS: L'honorable député ne peut pas s'attendre à trouver des détails dans un manifeste de cette nature.

M. MACLEAN: Le premier ministre s'estimait fort heureux de ne pas entrer dans les détails; les généralités lui semblaient préférables. Il disait dans ce manifeste:

Depuis les dernières élections générales, le Gouvernement a arrêté au sujet des affaires navales une nouvelle orientation qui avait une importance exceptionnelle.

Si je ne me trompe, c'était en mars 1910 que celui qui dirige aujourd'hui la gauche recevait cet avis du premier ministre que nous avons aujourd'hui. N'agissez qu'avec une prudence exceptionnelle au sujet de la construction de votre marine de guerre canadienne.

On n'a pas débattu avant les élections la politique arrêtée et qui porte tous les indices d'un projet adopté à la hâte et sans étude suffisante au préalable.

Jamais on n'a eu l'occasion de discuter cette question devant les électeurs du pays.

A mon sens, ce projet ne nous permet pas de remplir d'une manière efficace et complète notre devoir envers l'empire. J'affirme que le plan arrêté par les ministres a pour but la création d'une marine de guerre dont les services seront nuls en temps de guerre et, en conséquence, d'aucun avantage réel pour le Canada ou pour l'empire.

L'occasion lui a été fournie de se prononcer en faveur d'une contribution de $35,000,000. Ce n'aurait été qu'un détail, il est vrai, mais qu'il aurait pu exprimer en quelques mots. Voici le point de cette question que je veux signaler spécialement:

Il en coûtera des montants énormes pour construire, pour équiper et pour entretenir

une marine de guerre semblable. Il en résultera probablement en temps de guerre le sacrifice inutile de nombreuses vies.

J'estime que je devrais m'arrêter ici pour faire ressortir spécialement ces derniers mots:

Il en résultera probablement en temps de guerre le sacrifice inutile de nombreuses vies.

Pourquoi ces mots insérés dans ce manifeste au peuple canadien? Monsieur l'Orateur, ils devraient être gravés profondément dans l'esprit et dans le cœur de tout Canadien. Toujours nos enfants et nos arrière descendants devraient, à notre instar, se les rappeler. C'était le pendant méprisable de cet appel aux préjugés que l'on clamait par toute la province de Québec. Le premier ministre savait que le parti nationaliste, parti antibritannique, en somme, de la province de Québec, portait l'effroi dans l'esprit des habitants de cette province en criant que leurs fils leur seraient enlevés pour être maintenus de force sur les ponts des navires qui composeraient la marine de guerre Laurier et que leur sang serait répandu sur des mers éloignées.

M. CROTHERS: L'habitant n'est pas aussi naïf que cela.

M. MACLEAN: C'est la seule et unique raison pour laquelle ces mots furent inscrits à cette proclamation; aussi, les nationalistes de la province de Québec, s'emparant de cet appât, crièrent: Voyez, monsieur Borden accepte entièrement notre manière de voir, puisqu'il s'ensurge contre la perte de vies précieuses dans des guerres inutiles. Il n'avait, certes, jamais imaginé que ces mots auraient eu un effet quelconque dans toute autre province que celle de l'Ontario. Il a toujours été—et il en est encore aujourd'hui et il en sera toujours—vrai de dire que celui qui prend part à une guerre s'expose à être tué. Je me demande comment il en pourrait être autrement. Je proteste de la façon la plus catégorique et la plus véhémente qu'on soit capable de le faire, contre l'emploi qu'a fait le premier ministre de ces mots dans le manifeste qu'il a adressé aux électeurs de ce pays. Je dis que c'était là se faire l'écho des préjugés soulevés dans la province de Québec contre la création d'une marine de guerre canadienne; que le chef de l'opposition du temps n'avait pas arrêté de politique et qu'il avait peur d'en énoncer une, mais qu'il croyait qu'il pouvait, sans crainte aucune, insérer ces quelques mots à seule fin d'alimenter le feu que le parti nationaliste de la province de Québec avait allumé et répandu contre le premier ministre d'alors. Les deux ministres qui siègent à la droite, l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier) et l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) se prononcèrent au cours de cette campagne contre toute marine de guerre quelconque. Ils déclaraient sur tous les tréteaux politiques d'où ils adressaient la parole aux électeurs que, aurait-il été question d'une contribution ou d'une politique permanente, il faudrait avant tout soumettre la cause au verdict des électeurs. Ils se sont livrés à des écarts de langage les plus injustes, les plus antipatriotiques, les plus condamnables et même—je pourrais dire—les plus seditieux qu'on n'eût jamais encore employés au cours d'une campagne électorale dans cette province. Je dis, monsieur l'Orateur—et je fais cette affirmation sans animosité aucune—qu'à mon avis, il devenait impossible pour le premier ministre d'appeler à faire partie de son cabinet ces deux hommes à cause de l'attitude qu'ils avaient tenue, antérieurement à leur élection, dans la province de Québec.

M. PELLETIER: Mon honorable ami veut-il donner à entendre que le premier ministre ne valait guère mieux que nous?

M. MACLEAN (Halifax): La différence se perçoit à peine. Il y a en cette enceinte deux motifs vivants du projet déposé par le Gouvernement et ce sont le directeur général des Postes et le ministre du Revenu de l'intérieur. J'attache peut-être trop d'importance à ce détail, mais j'exprime mon sentiment. Je croirai toujours que le parti conservateur a joué avec l'engagement solennel qu'il a contracté publiquement à propos de cette question d'une marine de guerre et je me demande qui peut m'empêcher de le fustiger pour ce mépris de la parole donnée. Si la conscience n'est pas complètement éteinte chez les électeurs de ce pays, ces derniers n'oublieront jamais la perfidie dont le parti conservateur a donné la preuve à l'endroit de cette question. Tout libéral convaincu devrait jurer de combattre jusqu'à la fin l'attitude tenue par le parti conservateur en cette affaire. Ce projet de loi est le produit d'un mariage de convenance entre le parti conservateur et le parti nationaliste. Ce n'est ni le véritable esprit canadien, ni le sincère attachement à l'empire qui en est la base et le principe. C'est le moyen vulgaire de se tirer d'embarras inventé par des hommes publics dont le sens du devoir qu'ils avaient à remplir envers l'Etat, se mesurait sur leurs besoins politiques. Il ne s'agissait plus de satisfaire un désir, ni d'accomplir en son entier la promesse solennelle de remplir des obligations ou des devoirs d'une nature nationale ou impériale. Ce projet de loi, si on l'analyse avec soin, se résume à un acte de clémence réelle exercée par le coupable envers le coupable. Ils sont coupables; il leur arrive d'être au timon des affaires; ils ont le droit d'exercer la clémence et ils s'en servent à leur propre bénéfice. Cependant, certains au Canada, certains de leurs frères unio-

nistes de la mère patrie les représentent en qualité de patriotes sincères et d'impérialistes à tous crins, dont l'esprit plane au-dessus de la région où s'exercent l'esprit et les influences de parti et qu'animent exclusivement les plus hautes aspirations lorsqu'ils deviennent des hommes d'Etat. Et, pourtant, l'honorable directeur général des Postes s'est rendu en Angleterre il y a un an, en qualité de représentant du Canada, au sujet de la question de la défense navale de l'empire. C'était là une aventure particulière où l'honorable directeur général des Postes s'est signalé spécialement. Je ne m'étonne plus que ses actes aient soulevé l'ire d'un certain groupe.

Voilà pourquoi, monsieur l'Orateur, nous étudions aujourd'hui ce projet de loi. C'est là ce qui explique l'attitude du Gouvernement. N'eût été leur attachement à leur parti qui leur faisait oublier les besoins du Canada et ceux de l'empire, cette question n'aurait pas donné lieu à tant de récriminations ce soir, non plus qu'au cours de cette session. Nous en serions encore à la politique adoptée en 1909. Les conservateurs ont quitté la scène établie par les deux partis en 1909 pour se rendre au refuge des nationalistes y danser à la musique de ces derniers; les voici qu'ils nous demandent maintenant d'accorder notre musique à celle que jouent les impérialistes outrés. Ils se retrouvent au fond du puits qu'ils ont eux-mêmes aidé à creuser. Ils nous supplient de les retirer de là, mais ils nous demandent de consacrer $35,000,000—pris du trésor public—pour exécuter cette besogne. Je reconnais que c'est toujours une tâche charitable, un acte véritablement chrétien d'aider ses frères à surmonter des difficultés. L'Ecriture Sainte nous dit, si je ne me trompe, que si, le jour du Sabbat un homme trouve son âne au fond d'un fossé, il peut l'en retirer; je suppose également que les Livres saints nous commandent de traiter avec l'humanité celui d'entre nos frères qui doit faire face à des embarras de cette nature. Je me demande, toutefois, monsieur l'Orateur, s'il s'agit ici d'un cas où le pays a raison, soit de retirer les ministres du puits qu'ils ont eux-mêmes creusé, soit de consacrer $35,000,000 à cette besogne. J'imagine qu'ils doivent souffrir. Il existe peut-être un moyen de sortir d'embarras. Voici celui que je me permettrais de conseiller; quelques-uns de mes honorables amis de la gauche ont insisté, à maintes reprises, auprès du Gouvernement, pour convaincre celui-ci de l'opportunité de démissionner et d'en appeler aux électeurs de ce pays sur cette question. Je reconnais avec l'honorable ministre du Travail (M. Crothers) qu'à ce ce point de vue, ce n'est pas là une alternative très désirable. Cela représente une tâche sérieuse pour chacun des membres de cette Chambre. Qu'on me permette de conseiller le moyen suivant. L'honorable ministre des Postes et l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur vont abandonner leur portefeuille et démissionner en qualité de membres de cette Chambre, pour en appeler au verdict des électeurs de leur division respective, à seule fin de sonder l'opinion publique sur cette question. S'ils sont défaits, je suis convaincu que l'honorable premier ministre acceptera le verdict des électeturs de ces deux comtés comme étant celui de toute la population du Canada et qu'il abandonnera la direction des affaires du pays. L'honorable directeur général des Postes et l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur vont-ils s'occuper de cette proposition et nous faire connaître lundi prochain ce qu'ils entendent faire?

M. PELLETIER: Je vais étudier très sérieusement ce point.

M. NANTEL: L'honorable député fera-t-il la même chose?

M. MACLEAN (Halifax): Je ne suis nullement obligé d'agir moi-même en cette façon. Si je me trouvais dans la posture où l'on rencontre l'honorable directeur général des Postes et l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, je ne ferais pas partie du ministère et il est même possible que je déclinerais l'honneur d'occuper un siège en cette Chambre. Je crois faire preuve d'une grande charité à l'endroit de ces deux honorables ministres qui représentent le parti nationaliste en ce Parlement. Je possède, je crois, le droit et le pouvoir de dire ce qui, à mon estime, devrait être réellement énoncé. Burns, le grand chantre écossais, a envié une fois la puissance du grand satiriste Pope:

> Oh, Pope, had I thy satire's darts
> To gie the rascals their deserts,
> I'd rip their rotten, hollow hearts,
> And tell aloud
> Their jugglin' hocus-pocus arts
> To cheat the crowd.

L'attitude des honorables membres de la droite sur cette question mérite la censure la plus sérieuse. Ils se moquent de la foule avec leurs tours de jongleurs et de hâbleurs.

J'ai fait observer qu'une marine de guerre canadienne, sous la haute-main du gouvernement de ce pays, agissant de concert avec la marine de guerre britannique, était préférable au projet que le Gouvernement nous a soumis; j'ai invoqué à l'appui de mon affirmation un ou deux motifs. J'ai dit que cela s'harmonisait d'une façon plus directe avec les vues et les aspirations du peuple canadien aujourd'hui. J'ai déclaré que l'opinion publique n'était pas suffisamment instruite à ce propos et que l'histoire, l'expérience et la nature conseillaient à un pays nouveau, comme l'est le Canada, d'adopter cette politique. Après tout, cela ne fait qu'ajouter à la série des grands services d'intérêt public que dirige aujourd'hui le

gouvernement du Canada. Ce n'est que l'application de la même idée et du même principe qu'on invoque lorsqu'il s'agit de notre milice, des arsenaux et la fabrication des petites armes. On peut établir une certaine distinction mais, après tout, celle-ci n'est qu'imaginaire et ne s'appuie sur aucun fait réel.

Il existe une autre objection à laquelle j'attache une importance considérable. Les questions politiques sont des problèmes humains et ces derniers sont historiques et biologiques. L'étude la plus complète de l'humanité est celle de l'homme lui-même; si l'on étudie à fond et au point de vue scientifique un problème politique quelconque, il est nécessaire de l'envisager au point de vue humain. Le projet soumis par le Gouvernement ne stimulera pas cet esprit national et patriotique qui est nécessaire, surtout, lorsqu'il s'agit d'un pays nouveau. Ce n'est pas la politique qui caractérise la race anglo-saxonne qui compte en aussi grand nombre au Canada aujourd'hui. Si la politique que le Gouvernement nous conseille d'adopter est poursuivie au cours des années à venir, que restera-t-il pour alimenter cet esprit? Ce n'est pas le raisonnement ni l'intérêt personnel qui développe le patriotisme. Nous raisonnons d'après nos sentiments dans des questions de cette nature et le patriotisme doit primer dans un pays comme le nôtre. C'est le lien qui unit le peuple à l'Etat. C'est lui qui est la cause de cette sympathie mutuelle que partagent tous les habitants d'un même pays, et, sans lui, l'Etat ne peut subsister. Otez le patriotisme, et vous ne verrez plus régner que l'égoïsme et l'intérêt personnel dans l'Etat. Quelqu'un dit que le patriotisme est une vertu tout autant que l'est l'amour des parents. C'est la puissance qui nous permet d'accomplir de grandes choses, mais je me demande comment nous pouvons développer cet esprit. Qu'est-ce qui nous donnera l'épopée nationale et qui développera ce mouvement de patriotisme nécessaire pour faire du Canada un grand pays? Au Canada nous trouvons des gens de nationalités différentes. Il est nécessaire que nous cultivions et que nous développions un lien qui attache ces différentes races à l'Etat et tout ce qui est de nature à nous permettre de stimuler l'attachement sincère des habitants à leur pays, doit s'imposer à notre désir. Partout où l'on trouve chez ceux qui sont nés au Canada ou chez ceux qui sont venus s'établir en ce pays l'amour de la patrie commune, on retracera le même amour et le même sentiment patriotique à l'endroit de la mère patrie.

Le projet de loi soumis par le Gouvernement anéantit tout espoir de réaliser cette idée. Lorsque Nelson, à la bataille de Trafalgar, agitant son drapeau, envoya ce message: " l'Angleterre espère que chacun d'entre vous fera son devoir," ce fut le message le plus efficace qui eût jamais été donné au moyen d'un drapeau. Ce détail est tout

M. MACLEAN (Halifax).

aussi frais en notre mémoire aujourd'hui qu'il l'était lorsqu'il fut jeté aux quatre vents du ciel, il y a un siècle. Supposons que Nelson eût dit: le Parlement s'attend à ce que chacun d'entre vous fasse son devoir, cela eût-il ému les officiers et les marins de l'escadre britannique? Supposons qu'il ait dit: le comité de la défense impériale s'attend à ce que chacun d'entre vous fasse son devoir, qui aurait été ému de ce message? Supposons qu'il ait dit: Le roi Georges III s'attend à ce que chacun d'entre vous fasse son devoir, cela aurait semblé froid et n'aurait frappé l'esprit des soldats. Les honorables membres de la droite ne comprennent pas cet aspect de la question. Les Canadiens se sont rendus au Sud-africain au cours de la guerre qui se poursuivait dans cette partie du monde, il y a environ douze ans. J'imagine qu'ils s'inspiraient à accomplir des actes héroïques même dans le souvenir des rivages et des lieux qu'ils avaient quittés. Je crois que c'était là le grand mobile de leurs actions J'ose dire que, de concert avec les soldats de l'armée britannique, en toutes occasions ils avaient dans l'esprit le drapeau commun à toutes les colonies; cependant ce qui portait surtout à la bravoure les Canadiens qui s'étaient rendus au Sud-africain, c'étaient le souvenir et l'amour de leur propre pays natal. Eussions-nous envoyé à la guerre des hommes enregimentés en Angleterre et dont la solde eût été acquittée par le Trésor du Canada celui-ci aurait fait preuve du patriotisme le plus mesquin et la flamme de l'amour du Canadien pour l'empire n'aurait jamais brillé comme elle l'a fait alors et depuis. Le même principe s'applique dans la présente circonstance.

L'honorable directeur général des Postes et le très honorable premier ministre ont assisté l'année dernière à la revue de la flotte britannique à Spithead. Ce fut un spectacle digne d'être vu et auquel aurait aimé à assister tout citoyen du Canada. Mais une revue de l'escadre à laquelle le visiteur pourrait voir un navire de guerre canadien, un navire de guerre australien, ou un navire de guerre de la Nouvelle-Zélande, dépasserait, et de beaucoup, celle dont je viens de parler et présenterait le plus grand spectacle que le monde aurait jamais vu. Cet événement, on le verra quelque jour et ce sera le plus imposant dont fasse mention l'histoire du monde. Il réaliserait en moins d'une minute tout ce que peut accomplir dans un siècle la politique de contribution en argent, pour l'unification de l'empire et pour la paix universelle. Ce projet assurerait au Canada et aux Canadiens le véritable rang qu'ils doivent occuper parmi les colonies autonomes de l'empire et parmi les nations du monde. Le premier ministre nous a dit que ces dreadnoughts se rangeraient d'eux-mêmes dans la ligne de bataille de l'empire, position dont nous ont parlé surabon-

damment les membres de la droite qui ont pris la parole en cette occurrence. Il est reconnu que tout Canadien serait prêt à fournir sa part dans le cas de ces navires de guerre et même à débourser de l'argent, s'il croyait que la Grande-Bretagne avait besoin de cette aide, mais l'estime que les Canadiens professent à l'endroit de la mère patrie ne doit pas se mesurer à la quantité de dollars ni à celle de navires. Le fait seul que les dollars seraient représentés à la ligne d'attaque ne sauraient soulever l'enthousiasme d'un véritable patriote. Voici les termes dont l'honorable premier ministre s'est servi en cette Chambre le 5 décembre dernier:

Ces bâtiments de combat seront les trois plus puissants navires de guerre du monde et ils porteront des noms empruntés à l'histoire du Canada. Ainsi tout Canadien qui verra ces navires ou en lira la description saura que c'est un don auquel il a participé.

Je crains que le très honorable premier ministre n'apprécie pas le point de vue humain auquel il faut se placer pour étudier cette question. Je puis comprendre que trois navires de guerre canadiens manœuvrés et commandés en tout ou en partie, par des Canadiens, si on les plaçait à la ligne de bataille, représenteraient les aspirations et les désirs de tout véritable Canadien. Cependant, tout en comprenant qu'il aurait raison de se glorifier de cet état de choses, il ne pourrait être animé du même entohusiasme qu'il aurait s'il ne savait pas que ces trois navires de guerre sans âme aucune, ces pièces d'acier, qui ne portent aucun Canadien, représentaient la contribution du Canada à la ligne de bataille en vue de la défense de l'empire. Je me rappelle un certain jour de l'automne de 1910, alors que le "Niobé" fit son apparition dans le port d'Halifax; je fus charmé d'être présent pour faire avec d'autres personnes une réception chaleureuse aux officiers et aux hommes de l'équipage de ce navire. Une adresse de bienvenue fut lue par l'honorable M. Brodeur, alors ministre de la Marine, au nom de la population du Canada; au nom de la Nouvelle-Ecosse, une adresse de bienvenue fut présentée par le lieutenant-gouverneur de cette province. Jamais je n'oublierai ce spectacle intéressant. Les cordes de l'émotion humaine vibrèrent à l'unisson ce jour-là sur le pont du "Niobé" et pourquoi? C'était le premier navire de guerre canadien qui apparaissait dans les eaux de notre pays; et il nous semblait à nous qui étions présents que nous avions atteint une nouvelle époque dans l'histoire du Canada et dans celle de l'empire. Etablissons le contraste entre ce spectacle et celui-ci. Supposons que l'honorable ministre des Finances se propose de mettre dans un sac $35,000,000 en or et qu'il se rende à Halifax et que, sous l'un des forts qui surplombent ce port, il présente au chancelier de l'échiquier britannique ce montant énorme d'or, se trouve-t-il quelqu'un pour croire que cela émeuvrait autant la population assemblée à cet endroit que l'a fait ce simple message de bienvenue adressé au premier croiseur canadien en cette mémorable circonstance? L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) saisit la portée du point auquel j'ai fait allusion, puisque dans le discours qu'il a prononcé sur ce projet de résolution, signalant ce que l'on arguait à l'encontre de cette contribution, il disait:

L'intérêt que nous prenons à une contribution dépensée par un autre n'est pas celui que je désire pour le Canada. Je tiens à voir se greffer sur le sol du Canada quelque chose qui y prenne racine; qui croisse et se développe jusqu'au point de promouvoir l'esprit de défense en ce pays et à s'intéresser à ses gloires, à ses devoirs et à la réalisation de son œuvre qui est, après tout, la seule chose principale qui récompense un peuple des grandes dépenses qu'il a encourues pour sa défense sur terre ou sur mer pour le maintien des droits du pays.

Monsieur l'Orateur, j'estime que ce fut là la partie la plus importante du discours prononcé par M. Foster en cette circonstance.

Les honorables membres de la droite ont insisté sur le fait que nous ne pouvons pas faire manœuvrer une marine de guerre en ce pays; ce n'est pas là présenter la question sous son vrai jour. Je dis que nous pouvons manœuvrer une marine de guerre au Canada alors même qu'elle serait considérable. Beaucoup de Canadiens prendraient du service dans une marine de guerre canadienne et il en serait ainsi d'un grand nombre d'habitants de la Grande-Bretagne qui s'adresseraient à nous pour prendre du service. Je suis convaincu que personne ne dira que nos frères par le sang d'au delà des mers qui prendraient du service dans la marine de guerre canadienne, ne feraient pas de bons marins canadiens. Je crois qu'au Canada seul nous pourrions manœuvrer une escadre assez considérable. Ceux qui disent que nous ne pouvons pas manœuvrer une marine de guerre au Caanda sont ceux-là même qui ont fait tout leur possible pour rendre impopulaire l'idée de la création d'une marine de guerre canadienne. Par leurs attaqus contre le service d'une marine de guerre et leur mot d'ordre à l'endroit de cette "marine de ferblanc", les patriotes conservateurs ont empêché un grand nombre d'hommes de prendre du service. L'expression "marine de ferblanc" a été conçue et employée par des Canadiens et par des patriotes de "ferblanc" et le "ferblanc" est la seule monnaie qui nous permette de mesurer à sa juste valeur ces Canadiens qui se targuaient d'impérialistes qui ont mené la campagne contre la marine

de guerre canadienne; n'eût été l'accident arrivé au "Niobé" qui a empêché ce dernier de poursuivre sa croisière le long du littoral des Provinces maritimes, à seule fin de populariser l'idée d'une marine de guerre, il est évident que ce navire aurait pu se procurer le nombre d'hommes qu'il lui fallait pour compléter son équipage. Peut-être se trouve-t-il ici quelque honorable député pour me dire le nombre d'hommes qu'il faut pour manœuvrer le plus gros navire que possède la marine de guerre britannique.

M. PUGSLEY: Il en faut environ mille.

M. MACLEAN: Je croyais qu'il fallait environ 750 hommes. J'ose dire qu'on pourrait placer en service sur le littoral de l'Atlantique les deux plus gros navires de guerre de la marine britannique; dans deux ans on pourrait enrégimenter dans les Provinces maritimes et à Terre-Neuve le nombre d'hommes requis pour compléter l'équipage de ces deux navires. Je ne parle pas des officiers ni de certains hommes requis pour certaines fonctions qui réclament un certain nombre d'années d'entraînement et d'expérience. Je dis que je ne fais pas cette assertion à la légère et que je l'appuie sur une autorité qu'il m'est impossible d'indiquer, mais c'est la meilleure autorité qui existe au monde aujourd'hui. Si les membres du Gouvernement veulent se donner le mal de s'enquérir, ils constateront qu'il y a des centaines et des centaines de demandes de renseignements adressés au commandant du "Niobé", à propos de l'enrôlement, demandes auxquelles il n'a pu répondre et qu'il n'a pu étudier par suite de certaines circonstances imprévues que j'ai mentionnées. Serait-ce vrai qu'il est difficile d'obtenir en ce pays un enrôlement considérable pour une marine de guerre canadienne, cela n'aurait pas lieu de nous surprendre, puisque le fait s'est produit chez toutes les nations du monde à l'origine de leur marine de guerre. S'il nous fallait maintenir une marine de guerre, nous serions obligés de la manœuvrer en la meilleure façon possible et, si nous ne pouvions trouver au Canada des hommes dont nous aurions besoin, nous serions obligés de suivre l'exemple d'autres nations, nous adresser à quelques autres pays pour obtenir les hommes qu'il nous faudrait.

Les honorables membres de la droite soulèvent d'autres objections. Ils persisteront à dire que la politique de la gauche est une politique de "séparation". M'est avis que cela n'est pas juste. Je crois que l'idée d'une marine de guerre canadienne, devant agir de concert avec la marine de guerre britannique, est une politique qui démontre l'unité et la force. Je crois que l'idée de concentration, si on y persiste, occasionnera un jour ou l'autre des désastres retentissants. Après tout, l'idée d'une marine de guerre "séparée" est une idée simplement tory. C'est elle qui a prévalu dans les cercles tories et cela, depuis des siècles; mais je regrette de constater qu'elle s'est ancrée encore plus avant dans l'esprit des chefs du parti conservateur du Canada. Pourquoi parler d'un projet ayant pour but la "séparation"? Les honorables membres de la droite l'ont appuyé en 1909. Ils l'ont défendu en 1913. L'honorable représentant de Brantford (M. Cochrane) est, je crois, le seul membre de la droite— autant que je me rappelle—qui ne s'est pas rallié à l'idée de la création d'une marine de guerre canadienne. Si, à l'expiration de dix ans, la marine de guerre canadienne n'est pas inoculée de l'idée de la séparation, pourquoi aujourd'hui en parler comme d'une marine de guerre basée sur la "séparation". Certes, si on s'y oppose aujourd'hui parce qu'elle impliquera l'idée de séparation dans dix ans d'ici, on doit la combattre aujourd'hui. Cependant, les honorables membres de la droite qui ont parlé —les quelques membres d'entre eux qui l'ont fait—ont tous déclaré: nous espérons que ce sera la dernière contribution en argent, nous ne tirons pas gloire de ce don; ou nous a dit qu'une urgence existe et c'est pour cette raison que nous donnons cet argent; mais nous espérons réaliser un jour ou l'autre l'idée de la création d'une marine de guerre canadienne. Dans le passé nous avons agi de concert dans les questions relevant de la milice et nous avons obéi au même commandement. Les soldats canadiens et britanniques ont combattu ensemble lors de la rébellion de la Rivière-Rouge et lors de l'insurrection du Nord-Ouest. Ensemble ils ont participé à la guerre du Sud-Africain. Une division de la défense s'est opérée de la part du Canada et de celle de la Grande-Bretagne. Nous avons assumé la haute main et l'administration dans le cas de la défense d'Halifax et de celle d'Esquimalt. Les garnisons qu'on trouve à ces endroits doivent être fournies par le Canada et par l'armée britannique. Les honorables membres de la droite ne s'opposent pas à cela. Les autorités y ont consenti. Si la politique prônée aujourd'hui par la gauche en est une de séparation et condamnable, assurément, ce partage de la défense militaire dans les cas d'Halifax et d'Esquimalt est répréhensible. Les honorables membres de la droite ne font entendre aucune objection à cet endroit. Aujourd'hui nous avons d'autres preuves de cette coopération. Nous comptons le comité de la défense coloniale, l'état-major général et il y a encore des divisions locales de ce dernier; nous avons aussi la conférence impériale.

D'après l'honorable ministre du Travail, le Canada, en plus d'une circonstance, a refusé de fournir de l'argent et des navires

à l'amirauté britannique—ce qui est très probable; les honorables membres de la droite ne se sont pas opposés à cet état de choses. En 1909 ils ont voté contre une contribution à l'amirauté britannique ou, à seule fin d'exposer plus parfaitement le fait, ils ont voté pour déclarer qu'il n'y avait pas d'urgence. L'objection qu'on soulève contre la création d'une marine de guerre canadienne en disant que ce projet est basé sur une politique de séparation, n'est pas juste. J'accorderai aux honorables membres de la droite le crédit de croire qu'ils n'entretiennent pas eux-mêmes cette idée qu'on a invoquée à seule fin de combattre le projet d'une marine de guerre canadienne.

Qu'on me permette maintenant de dire un mot de la construction de ces navires au Canada. Je n'ai pas l'idée de répondre à l'argument qu'on ne peut construire de navires au Canada. Jusqu'à présent, je n'ai entendu invoquer de raison positive pour appuyer cette assertion; j'estime que l'affirmative a été assez bien établie par des honorables membres de la droite qui ont discuté cette question. Pour débattre les principes réels qui sont maintenant en jeu il n'est aucunement nécessaire de discuter s'il nous est possible ou non de construire des navires au Canada. Après tout, que cela nous soit possible ou non, cela n'est pas essentiel à une discussion intelligente et complète de l'attitude que nous, membres de la gauche, nous prenons en cette circonstance. Les honorables membres de la droite se moquent de nous en alléguant que le programme de la construction d'une marine de guerre canadienne que nous avons inauguré en 1910 ne s'est poursuivi que très lentement. Ils invoquent ce fait pour démontrer qu'il serait imprudent pour nous à ce moment de continuer la politique navale canadienne. Cette objection réclame-t-elle réellement une réponse? Ne faut-il pas un commencement à une marine de guerre comme il faut un commencement à tout? Une marine de guerre ne peut naître dans une nuit au Canada ni ailleurs, à l'instar de la gourde de Jonas; les plus grandes marines de guerre du monde entier ont eu leur commencement; si les honorables membres de la droite sont sincères quand ils disent qu'ils croient à la création d'une marine de guerre canadienne un jour ou l'autre, je leur demande s'il n'est pas de bonne politique de commencer immédiatement.

Ils se plaignent de lenteurs dans la mise à exécution du programme naval promulgué par l'ancien ministère; mais est-ce là une raison qu'on puisse invoquer à l'encontre de l'établissement d'une marine canadienne? C'est tout au plus un reproche qui s'adresse au mode d'administration, et puisque nos adversaires ont aujourd'hui la haute main sur cette administration, il leur est facile de corriger cet abus, d'enlever toute signification à cette critique. Ces honorables députés ont-ils prêté main-forte au gouvernement d'alors en vue de la mise à exécution du projet d'établissement d'une marine canadienne? C'était leur devoir de le faire, ils en avaient donné leur parole d'honneur, et cependant nous ne reçumes de leur part aucun encouragement et il n'est pas étonnant que la mise à exécution du programme naval canadien ait traîné quelque peu, par suite des injustes attaques dirigées par ces honorables députés de la droite.

Laissez-moi dire encore une fois que nos adversaires ont affirmé à mainte reprise leur foi dans l'excellence du principe de l'établissement d'une marine canadienne. La gauche s'en tient à son attitude de 1909; mais si le Gouvernement actuel ne met pas a exécution le programme naval auquel nous avons donné force de loi, je dirai que c'est là purement et simplement un acte de vandalisme. Que se propose-t-on de faire de la loi du Service naval canadien? Elle est inscrite dans nos collections de lois et doit recevoir son application. Nos adversaires ont promis à quelques-uns de leurs partisans de révoquer cette loi; le feront-ils? Oseront-ils le faire? Je les mets au défi de la révoquer. Le "Niobé" est aujourd'hui dans le port d'Halifax, et je présume qu'on ne prend pas de mesures pour compléter son équipage. Depuis sa sortie du bassin de radoub, je ne pense pas qu'il ait été mis en réquisition. Et cependant, c'est un de nos cuirassés canadiens; c'est un des navires achetés par l'ancien ministère sous l'empire de la loi du Service naval, et il est en ce moment à l'ancre dans le port, ou retenu dans le bassin de radoub. Et voilà ce que coûte à l'empire l'alliance des conservateurs et des nationalistes. Je proteste contre cette injustice commise au détriment du Canada et des Canadiens. Si nos adversaires ne se proposent pas de faire de ce navire l'usage auquel on le destinait, quel autre emploi lui destinent-ils? Ne devraient-ils pas congédier les marins qui ont été engagés, mettre le "Niobé" aux enchères et l'adjuger au plus haut enchérisseur? N'est-ce pas que ce serait de nature à faire honneur au Gouvernement? Le feront-ils? Je mets le ministère au défi d'en agir ainsi. Je lui demande d'annoncer au cours de la 2e discussion du bill quelles sont ses intentions à l'égard de la loi du Service naval, et à l'égard du "Niobé"? Nous de la gauche ne demandons pas un meilleur terrain de combat que celui-là: quel emploi nos adversaires vont-ils faire du "Niobé"? J'accuse ces honorables députés de la droite de lâcheté dans la mise à exécution de la loi du Service naval canadien. Ils l'on laissé tomber en désuétude. Si tel est la ligne de conduite qu'ils entendent suivre, je leur dis: révoquez cette loi. S'ils ne savent que faire du "Niobé", qu'on nous le

dise lors de la 2e discussion du bill. C'est un peu trop faire fi de l'intelligence des citoyens du Canada, que de laisser dépérir dans l'oisiveté un navire acheté et payé au moyen des fonds du Canada et en vertu d'une loi de notre Parlement; c'est nous faire payer trop cher les services rendus au parti conservateur par les nationalistes.

Le ministre du Travail, et, je pense, tous ceux qui ont pris la parole de ce côté de la Chambre, ont tenté de justifier cette mesure en invoquant l'imminence du péril. Le ministre du Commerce a reconnu que le choix du "emergency" (circonstances critiques) n'est pas heureux, que le mot "need" (besoin) serait le terme propre; mais, à mon avis, cette distinction n'a guère de sens. Ces honorables députés de la droite ne sont pas sans savoir que la seule raison d'un pareil bill, c'est la prétendue existence d'un besoin pressant dans les affaires navales relevant de l'amirauté anglaise. Autrement, la présente mesure n'est pas justifiée. Inutile d'insister sur ce point, car, de part et d'autre, nous nous entendons sur ce point. J'affirme, et je vais prouver, s'il m'est possible, que de circonstance critique, de péril imminent, il n'en existe pas suffisamment pour légitimer l'abandon de la ligne de conduite que s'est tracée le pays à l'égard de la défense navale, ou pour justifier une contribution de trois navires, ou de 35 millions, au profit de l'amirauté anglaise, de préférence à la ré-affirmation du programme d'établissement d'une marine canadienne adopté en 1909.

M. BURNHAM: L'honorable député voudra-til dire si le programme naval du parti libéral veut dire le maintien d'une marine canadienne indépendante?

M. MACLEAN: Je crains fort que l'honorable député ne cherche à me détourner de la discussion du bill qui est sur le tapis; mais je lui dirai que je considère pas la loi du Service naval canadien comme présupposant la création d'une marine indépendante. La résolution prise en 1909 en parlait comme d'un projet de coopération avec l'amirauté anglaise, et tel a toujours été depuis le programme du parti libéral. Les circonstances sont critiques, mais pour le parti au pouvoir seulement, et je considère injuste de vouloir convertir en circonstance critique pour la nation, ce qui n'est que circonstances critiques pour un des partis politiques, dans le but de légitimer une mesure destinée à sortir de l'embarras où ils se sont mis d'eux-mêmes ces honorables députés de la droite. Le premier ministre s'est rendu en Angleterre amenant avec lui certains de ces collègues. Il s'y est rendu parce que les circonstances étaient critiques pour son parti, et il prétend y avoir constaté l'existence d'un péril véritable pour la nation; mais je le nie, et je dis qu'il n'a pas même un semblable de preuve à l'appui de cette prétention, savoir l'existence d'une crise en matière de défense navale. Le ministre des Postes a accompagné le premier ministre au cours de ce voyage. A son retour, il nous demande de le croire quand il affirme avoir constaté là-bas que la suprématie navale de Grande-Bretagne est en danger. Je me suis souvent demandé comment le ministre des Postes s'était mis dans cette attitude ou cet état d'esprit qui le menace d'infection par le microbe de l'impérialisme. L'aurait-on attaché à la statue de lord Nelson dans Trafalgar Square, et quelqu'un l'a-t-il sur les lieux soumis à une diète spéciale? Autrement, je ne puis comprendre comment il peut déclarer qu'il a constaté là-bas l'existence d'un réel péril pour la Grande-Bretagne. Le premier ministre est revenu d'Angleterre avec l'annonce d'un péril, que certains de ses amis qualifient simplement de péril pour son parti. M. Bourassa doit savoir ce qui en est, et voici comment il s'exprime à ce sujet:

> On m'apprend, et mes renseignements sont d'aussi bonne source que ceux sur lesquels on se fonde pour établir l'existence d'un péril, que M Borden a eu quelque difficulté à obtenir son "emergency". Le document que lui remit à Londres M. Churchill était tellement loin de déclarer les circonstances critiques, que M. Borden en demanda un autre. Celui qu'on lui remit en second lieu était si peu terrifiant que, à son retour au Canada, M. Borden télégraphia à Londres pour en obtenir un troisième.

Si cette note de l'amirauté déposée sur le bureau de la Chambre le 5 décembre constate que les circonstances sont critiques, il faudrait être doué d'une imagination très vive pour trouver la moindre indication de péril dans la première note que le premier lord de l'amirauté envoya à l'hôtel de la délégation canadienne. Voyez quel joli thème il y aurait là pour un caricaturiste à imagination un peu alerte. Le premier ministre, le directeur général des Postes et le ministre de la Marine sont à leur hôtel à Londres, et la première note constatant péril leur est transmise. Le premier ministre est sans doute très monté, du moins c'est ce que dit la rumeur; mais vous figurez-vous le directeur général des Postes se moquant de ce prétendu péril! Mécontents, ils reviennent à la charge; ils demandent quelque chose de plus fort, et se flattent que cette fois on leur donnera satisfaction. Mais non, à leur retour au Canada, ils constatent que cette seconde note ne fera pas l'affaire et ils en demandent une troisième. Or la note transmise en troisième lieu ne donne aucune indication de péril imminent. Certes, il doit y avoir quelqu'un qui s'amuse aux dépenses de nos ministres. Nos adversaires nous demandent: Pourquoi n'acceptez-vous pas cette mesure? Le premier ministre affirme que les circonstances sont cri-

tiques. Comment pourrions-nous accepter la déclaration des ministres quand nous savons que ces messieurs se sont rendus en Angleterre à la poursuite d'un "péril imminent", qui justifierait l'adoption de la présente mesure, et leur permettrait de sortir de l'impasse dans laquelle ils sont engagés.

M. BURHAM: Qu'est-ce qui les a tirés d'embarras? Est-ce une conspiration où a trempé l'amirauté?

M. MACLEAN: C'est que vous n'êtes pas encore sortis d'embarras, malgré tous vos efforts, efforts qui vont probablement entraîner de lourdes dépenses pour le pays. J'ai dit que ce document ne contenait rien qui fît voir que, de l'avis de l'amirauté, les circonstances étaient critiques, ou que de l'aide était requise ou demandée. J'espère pouvoir établir le bien-fondé de cette prétention. Nos adversaires sont d'avis que dans cette note se trouve la preuve de leur prétention que les circonstances sont critiques. Je déclare catégoriquement et sans crainte d'être contredit, que vous n'y trouverez pas une ligne, pas un mot, qui légitime la crainte exprimée par le premier ministre lorsqu'il nous a montré les nuages s'amoncellant à l'horizon, qu'il nous a signalé les grondements du tonnerre et les éclairs fendant la nue. Or, nous avons en main le document, et il n'est que juste que nous l'examinions. J'aurais mauvaise grâce d'inviter la Chambre à s'en rapporter à ma déclaration, et de décider que de péril il n'en existe pas, sans prendre la peine d'analyser le document en question. Il est assez amusant de lire le texte de la note en regard des commentaires contenus dans le discours du premier ministre. C'est une œuvre composite, une mosaïque. Comme ces portes à doubles pentures, on peut la pousser dans un sens ou dans l'autre. Sur chaque face de la porte, vous pouvez lire "programme naval canadien" et "contribution", enfin tout ce que vous voudrez. Les nationalistes québecquois trouveront dans ce discours du premier ministre et la note de l'amirauté, se complétant mutuellement, tous les arguments dont ils peuvent avoir besoin au cours d'une campagne électorale dans leur province sur cette question de la marine.

Mais, en somme, ce document ne dit rien de bien frappant, et je pense que nos adversaires le reconnaîtront, s'ils n'y mettent pas de parti pris. La note a tous les signes d'un document obtenu par ce que, en loi, on nomme contrainte (duress), obtenu par un chef politique aux abois, à l'extrémité. Il est lui-même venu en collision avec les débris qu'il avait jetés à la mer, et il a mis le cap sur l'Angleterre, faisant des signaux de détresse, appelant au secours. Il n'a pas jeté le cri ordinaire du Macédonien: "Venez à moi, venez me secourir"; mais il s'est lui-même rendu auprès de l'amirauté disant: "Je suis venu ici pour que vous m'aidiez à sortir d'un mauvais pas," et l'amirauté a dû s'y prendre à trois fois pour trouver quelque chose qu'il jugeât pouvoir lui être utile. Le plus qu'on puisse dire de cette note c'est qu'elle a été rédigée à la demande du premier ministre, en vue d'être soumise au Parlement canadien, pour justifier le don de trois cuirassés ou de 35 millions à l'amirauté anglaise. Dans le document même il est constaté que c'est à la demande du premier ministre qu'il a été rédigé. Le premier ministre du Canada a demandé, y est-il dit, ce que le Canada pourrait faire de mieux pour venir en aide à l'amirauté. C'est là en somme ce que comporte le document. Dès le premier alinéa on déclare n'avoir nullement le désir d'influencer l'opinion au Canada. Et cependant, sir Rodmond Roblin au cours d'une récente campagne électorale dans le Manitoba a affirmé que l'amirauté anglaise suppliait presque à genoux le Canada de venir à son secours.

Cette note désavoue toute intention d'influencer l'opinion publique au Canada en matière de défense navale. Les quatre premiers alinéas ont trait à l'effectif de la flotte anglaise, en comparaison des flottes étrangères. On indique la composition présente et future de la flotte allemande, au cours de divers alinéas, et le quatrième alinéa se termine par ces mots:

> Les faits ci-dessus indiqués ont été communiqués à la Chambre des communes le 22 juillet 1912, par le premier lord de l'amirauté.

Ainsi, monsieur l'Orateur, nous en arrivons à constater que les faits exposés dans ce document, qu'on veut faire accepter par la Chambre comme établissant le bien-fondé du plaidoyer de péril imminent, ont été portés à la connaissance du public anglais dès le 23 juillet 1912, et sont à la pleine connaissance de ce public. Or, si au jugement du public anglais, il n'existait pas de péril à la date du 22 juillet, si alors il n'y avait pas lieu de faire appel au Canada pour une contribution de navires ou d'argent, ces faits ne doivent pas être défigurés par la suite en vue de faire croire à l'existence d'un péril imminent. C'est ce que nos adversaires voudraient, monsieur l'Orateur, mais je le répète tous les faits énoncés dans cette note étaient connus du public anglais dès le mois de juillet 1912, non seulement dans les cercles officiels, mais du gros public; et pourtant il ne s'est pas trouvé un homme politique en Angleterre, chargé de responsabilité administrative, ni personne autre, pour croire que le prestige du nom anglais était compromis, ou que les circonstances étaient critiques. Dans ces conditions, je vous le demande, monsieur l'Orateur, n'est-il pas incontestable que tous les prétendus faits et raisonnements sur lesquels le Gouvernement a voulu étayer sa demande s'effondrent et qu'il ne lui reste plus qu'une chose à faire: retirer son projet de loi. Si l'on se figurait en Angleterre que le

prestige de la nation était menacé, que les circonstances étaient critiques, sûrement il en serait question dans la métropole. Nombre d'élections ont eu lieu en Angleterre depuis 1909, et je ne sache pas que la puissance et la bonne organisation de la marine anglaise aient jamais été mises en cause. Je ne me souviens d'aucune campagne électorale postérieure à 1909 où la question ait été soulevée.

Le parti unioniste agita alors la question, mais simplement dans un intérêt de parti. Si je ne me trompe, une élection était en cours en Grande-Bretagne pendant le séjour qu'y fit l'honorable directeur général des Postes, mais je suis convaincu que durant cette campagne, il n'a jamais entendu parler du péril allemand. Il a entendu débattre la question du Home Rule, celle de l'abolition des privilèges de l'église anglicane dans le pays de Galles; il peut avoir entendu agiter la question du régime de la propriété foncière ou de projets d'assurance par l'Etat. Le premier ministre lui-même a dû prêter l'oreille aux suffragettes sur la question du suffrage. Elles lui demandèrent aide et sympathie. Il leur répondit, avec raison, je pense, que le Parlement du Dominion n'avait pas le droit de réglementer le droit de suffrage en ce qui regarde ses propres électeurs. Je pense qu'il s'est trompé en cela; mais je ne le blâme pas d'avoir oublié dans la circonstance quel est exactement l'état de la question, et j'espère que Mme Pankhurst et ses associées n'apprendront jamais qu'il ne leur a pas dit exactement ce qui en est à cet égard. En tout cas, nos adversaires n'ont pas le droit de faire de ce prétendu péril allemand un sujet de discussion dans notre pays, quand les Anglais refusent, et depuis neuf ans, de le faire pour leur propre compte. Dans le cours de l'été dernier, deux ou trois unionistes anglais distingués vinrent au Canada et ils se permirent de faire allusion au prétendu péril allemand. Or je dis que ces messieurs agiraient sagement en s'appliquant d'abord à régler cette question dans leur propre pays. Qu'ils commencent par la régler là-bas, puis ils pourront nous en entretenir. Je soumets que ces honorables députés de la droite n'ont pas le droit de crier à l'existence d'un péril, en vue de justifier leur projet de loi, attendu qu'en Angleterre, où l'on possède une connaissance plus grande et plus exacte de la politique internationale, personne ne parle du péril allemand.

Maintenant, je désire ajouter ceci. Les hommes politiques anglais, tant d'un parti que de l'autre, dès avant l'arrivée de notre premier ministre en Angleterre, et alors que tous les faits exposés dans la note avaient été portés à la connaissance du public anglais, affirmèrent que la marine anglaise était assez forte pour assurer aussi bien que jamais la suprématie de la Grande-Bretagne sur les mers. Je me proposais de donner lecture de déclarations faites par nombre d'hommes politiques anglais, y compris le premier lord de l'amirauté, le premier ministre de la Grande-Bretagne, M. Asquith, le leader de l'opposition, M. Bonar Law, les leaders des deux partis politiques à la Chambre des Lords, toutes niant l'existence de ce péril allemand, toutes affirmant la puissance et la bonne organisation de la marine anglaise, de l'avis de l'amirauté, son aptitude à maintenir la suprématie d'Albion sur les mers, l'inutilité de contributions ultérieures. Je craindrais de fatiguer la Chambre en lui donnant lecture à cette heure avancée de ces extraits, dont la Chambre a peut-être déjà eu communication, ou dont d'autres peut-être lui donneront communication plus tard. Toutefois, j'engage ces honorables députés de la droite à en prendre connaissance pour leur propre compte. Ils les trouveront dans le hansard et je leur pose cette question: Ne pensez-vous pas que nous qui siégeons à la droite devons croire qu'ils se mettent dans une situation ridicule lorsqu'ils parlent d'un péril allemand et du danger que la flotte anglaise ne soit pas en mesure de maintenir la suprématie de l'Angleterre sur les mers du monde, puisque nous savons que les hommes publics de la Grande-Bretagne, le premier lord de l'amirauté déclarent tout le contraire? Les députés de la droite s'étonnent-ils que nous refusions d'accepter la parole du Gouvernement qui dit que des circonstances critiques existent? Si les circonstances étaient critiques, nous nous unirions volontiers à la droite pour leur faire face. Mais nous tenons de la meilleure source au monde qu'il n'y a pas de circonstances critiques; aussi, avons-nous raison de nier qu'il en existe et de refuser de croire ce que le premier ministre et son cabinet disent à ce sujet.

Je ne lirai aucune de ces déclarations, mais je désire rapporter un propos ou deux qu'a tenus le premier ministre depuis son départ d'Angleterre et son retour au pays. Nous verrons si les nuages sont bas et menaçants, si la foudre gronde et si l'éclair sillonne l'horizon. Nous verrons si nous pouvons attendre ou si nous ne le pouvons pas. Depuis le départ du premier ministre de Londres et son arrivée au Canada, des ministres anglais responsables ont, dans plusieurs occasions, fait allusion à l'état de choses existant, et du premier jusqu'au dernier, ils ont parlé avec chaleur de l'amitié entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne de l'absence de tout danger et de l'habileté de l'armée et de la marine à faire face aux besoins actuels. La dépêche de la presse associée canadienne, datée de Londres, 25 octobre, renferme le passage suivant:

Le très honorable Walter Runciman, président de la commission de l'Agriculture, membre du ministère Asquith, parlant ce soir dans une réunion, a dit qu'il déplorait le discours de lord Roberts à Manchester. Il ne croit pas qu'une guerre anglo-allemande soit inévitable, et une déclaration comme celle de Bobs est non seulement déplorable, mais pernicieuse et dangereuse.

M. FOSTER (King): Le premier lord de l'amirauté, M. Winston Churchill, était-il de cet avis au sujet de lord Roberts et de son discours?

M. MACLEAN: Je le pense.

Quelques VOIX: Non! non!

M. FOSTER: Il a déclaré que tel n'était pas son avis.

M. MACLEAN: Je crois qu'il a dit que c'était son avis.

M. FOSTER: Il l'a nié.

M. MACLEAN: J'espère que je pourrai le prouver dans un instant. (Lisant):

La rivalité entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne est plutôt commerciale que militaire, et les seules personnes qui veulent la changer en une rivalité militaire sont un petit groupe de journalistes, quelques soldats et fabricants d'armes et une poignée de gens qui croient rehausser la dignité de la nation en irritant ses voisins. "Il est à peu près temps", a-t-il ajouté, "que les classes industrielles et commerciales expriment leur avis, comme corps parfaitement organisé, sur cet important sujet".

Telle était l'opinion d'un membre influent du ministère anglais. Le 9 novembre, deux discours importants ont été prononcés à l'hôtel du lord-maire de Londres. L'un par l'honorable Herbert Asquith, premier ministre, et l'autre par l'honorable Winston Churchill, premier lord de l'amirauté. Dans son discours, M. Asquith disait:

C'est un plaisir de pouvoir vous affirmer que, en ce qui concerne ce pays, ses rapports avec les autres puissances n'ont jamais été, sans aucune exception, plus amicaux ni plus cordiaux.

Où sont les nuages menaçants, les éclats de tonnerre et les éclairs fulgurants? Quel était le meilleur juge, du premier ministre de la Grande-Bretagne, ou d'un gouvernement, d'une tout autre nuance politique au Canada? M. Churchill, répondant au toast porté aux forces navales, disait:

C'est avec plus d'autorité que la dernière fois que je suis venu ici que je vous invite à mettre votre entière confiance dans l'inébranlable efficacité de notre organisation navale.

Parlant de l'Allemagne, il ajoutait:

Les rapports entre les deux pays se sont constamment améliorés au cours de l'année... nous n'avons aucune raison d'appréhender des ennuis d'aucune sorte; même mes conseillers de l'amirauté sont convaincus que le nombre des flottes et des escadres dans les eaux anglaises sont loin d'être au-dessous de la tâche qui pourrait leur incomber.

Je désire vous rapporter quelques passages d'un discours du colonel Seeley, ministre de la Guerre, discours prononcé le 5 de décembre 1912, le jour même où on nous disait ici que la nuée était noire et menaçante, que nous pouvions entendre les éclats de tonnerre et voir les éclairs déchirer la nue autour de la Chambre des communes, et où on nous disait que nous ne devions pas attendre. Adressant la parole le 5 de décembre 1912, à la distribution des récompenses au London Scottish, le colonel Seely disait, au sujet des forces militaires et navales du Royaume-Uni :

Je suis tenu d'ajouter que, après l'enquête la plus minutieuse, au cours de laquelle les choses ont été mises au pis pour nous, le comité de la défense impériale entretient l'opinion bien arrêteé que, dans l'état actuel de nos forces militaires et navales, nous pouvons envisager sans crainte l'éventualité d'une invasion, tout en laissant de grandes forces expéditionnaires libres de sauvegarder nos intérêts vitaux au delà des mers.

En somme, tout ce grand étalage du 5 de décembre 1912 à la Chambre des communes, était au dire d'une personne très autorisée absolument injustifiable, et le tableau qu'on nous a fait n'était pas un tableau fidèle de la situation. Que répondent les députés de la droite? Assurément, leurs raisons d'affirmer que les circonstances sont critiques disparaissent. A aucune époque, apparemment, on n'aurait trouvé en Angleterre une personne faisant autorité qui aurait exprimé le même avis que les membres de la droite. Il semble que la situation empire de jour en jour; pourtant voilà ce que pensent les hommes publics de la Grande-Bretagne en 1912. Avant de terminer, je désire offrir deux raisons principales qui prouvent qu'aucun danger ne justifie le projet de loi soumis à la Chambre.

La première est l'attitude du premier ministre sur cette question, et la seconde est la démission du représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). C'est le 29 de mars 1909 que le ministre du Commerce (M. Foster) disait dans la Chambre des communes du Canada, avec l'assentiment du premier ministre actuel :

Aujourd'hui le péril est à nos portes; aujourd'hui le Canada est en présence de ce péril, de ce danger impérial.

C'est le 10 de janvier 1910 que le premier ministre actuel, répétant ces paroles ajoutait :

Le danger est-il disparu? Non, monsieur l'Orateur, nous en sommes plus rapprochés de près d'une année. Il est oiseux de nous affirmer qu'il n'y aura pas de guerre. Les hostilités sont déjà commencées.

Le 10 d'octobre 1911, celui qui était alors chef de l'opposition fut choisi comme premier ministre de ce pays. De ce moment-là, il fut en son pouvoir de faire prendre au Canada des mesures immédiates pour

faire face à un danger, s'il en existait vraiment un. Conçoit-on que, si le premier ministre eut cru à un danger semblable à celui qu'il avait lui-même décrit, il aurait permis au Parlement de se réunir en 1911 sans qu'à la première session le discours du trône fît la moinde allusion au danger? Aurait-il laissé toute la session de 1911 s'écouler sans demander à l'amirauté une déclaration catégorique? Aurait-il laissé passer toute l'année, ou plus d'une année, sans chercher un moyen de faire face à une situation aussi critique? Il occupe son poste depuis plus d'une année et rien n'a été accompli.

Le ministre du Travail donne pour excuse que le Gouvernement n'est au pouvoir que depuis un peu plus d'une année; mais, assurément, cela ne l'excuse pas de n'avoir rien fait, s'il existe réellement un danger. Si le premier ministre croit qu'il y a un danger, le jour même de son entrée en fonction il aurait eu raison de demander un mémoire à l'amirauté.

Dans toutes les circonstances, le premier ministre et ses collègues ont refusé de donner leur avis sur la situation navale. Ils ont tenté de faire croire au pays qu'ils se proposaient d'abroger la loi canadienne du service naval; cependant, en 1910, ils avaient inséré dans la résolution le mot "prompt" afin d'obtenir la prompte construction des navires de la flotte canadienne, et depuis ce temps-là, cette résolution est censée exprimer la volonté du Parlement. Des soumissions pour la construction de ces navires étaient entre les mains du nouveau ministère, mais celui-ci n'a rien fait, si ce n'est d'entraver l'enrôlement d'un équipage composé de Canadiens et de faire croire que ces navires étaient les navires de la marine Laurier, et non les navires de la marine canadienne. Enfin, une pression quasi irrésistible fut exercée sur eux en différentes parties du pays, et craignant de tenir une deuxième session de la législature sans soumettre un programme naval, ils eurent recours à l'idée d'un danger afin de se tirer du guêpier où ils s'étaient mis. Est-il raisonnable de croire que, depuis le temps qu'ils détiennent le pouvoir sans avoir rien fait, les ministres avaient réellement l'horrible pressentiment que le premier ministre a révélé au Parlement le 5 de décembre dernier lorsqu'il a demandé $35,000,000 pour faire don à la marine anglaise de trois des plus gros cuirassés d'escadre de l'univers?

Si les sinistres paroles proférées par le premier ministre le jour où il a exposé son programme à la Chambre ne sont pas vraies et s'il y croit cependant, elles sont des preuves d'une hallucination de sa part, plutôt que les paroles d'un homme d'Etat responsable. Au contraire, si elles sont vraies et si le premier ministre y ajoute foi, comment peut-il se disculper, lui et son gouvernement, de n'avoir rien fait depuis le jour où ils ont reçu leurs portefeuilles, au mois d'octobre 1911, jusqu'au 5 de décembre 1912. Il est plus bienvaillant de ma part de supposer que les actes du Gouvernement, plutôt que ses paroles, indiquent sa véritable pensée. Je ne pense pas que le peuple canadien s'imagine jamais que le Gouvernement croit qu'un danger existe, vu que depuis quatorze mois il est au pouvoir sans avoir rien fait, et que pendant tout ce temps-là, s'il faut l'en croire, il a craint un désastre pour la marine anglaise et le démembrement de l'empire britannique lui-même.

La sortie de l'honorable M. Monk du cabinet est une nouvelle preuve qu'il n'y a pas de danger et que la droite n'a jamais cru à l'existence d'un danger—je ne parle pas, il va sans dire, du danger politique qui menaçait le Gouvernement, mais d'un véritable danger dans les annales de la marine anglaise.

Le représentant de Jacques-Cartier, à titre de membre du ministère, a entendu le premier ministre et ses collègues raconter dans la plus grande intimité et le plus grand secret tout ce qu'ils savaient concernant la situation navale, et les ayant entendus, il n'a pas pu voir la nécessité de la ligne de conduite tracée par le premier ministre et, par conséquent, il a démissionné. Je me demande souvent si le ministre des Postes et le ministre du Revenu de l'intérieur ont quelquefois des remords de conscience, même momentanément; et je me demande si leur conscience ne leur a pas fait de reproche lorsque leur ancien allié, collègue et chef, a annoncé qu'il se sentait tenu en honneur de sortir du cabinet.

Je suis bien aise d'apprendre qu'il est vrai—du moins, les journaux l'ont dit—que le ministre du Revenu de l'intérieur a été plusieurs jours dans l'indécision au sujet de ce qu'il devait faire. Il était presque décidé à démissionner et à sortir du cabinet avec son ami, son chef et son collègue. Il est évident que sa conscience n'était pas morte, et ne pouvons-nous pas espérer qu'un jour elle parlera assez fort pour qu'il remette son portefeuille et qu'il juge que l'honneur l'oblige aussi à démissionner.

Relativement à la démission du représentant de Jacques-Cartier, il est important de ne pas perdre de vue la déclaration suivante faite par le premier ministre pour se disculper d'avoir fait entrer dans le cabinet celui qui avait soutenu en public qu'il ne fallait rien faire pour venir en aide à la marine de la Grande-Bretagne avant que le peuple n'eût eu l'occasion de se prononcer sur cette question. Voici ce qu'il disait le 20 novembre 1911:

Il est vrai que nous différons d'avis, le ministre des Travaux publics et moi; mais notre désaccord portait alors sur une question de fait et non sur une question de politique, car

le ministre des Travaux publics avait maintes et maintes fois répété que si jamais l'empire se trouvait menacé, ils seraient prêts lui et ceux qui pensent comme lui, à faire leur devoir.

J'espère que les membres de la droite, quelques-uns d'entre eux, du moins, ont prêté attention à la déclaration du premier ministre. Je les prie de m'écouter encore quelques instants. Deux conclusions découlent manifestement de cette déclaration. L'une est que le représentant de Jacques-Cartier, lorsqu'il est sorti du ministère, en est sorti pour une question de fait. Ayant entendu tout ce que le premier ministre et ses collègues étaient en mesure de dévoiler, il n'a pas eu de preuve de circonstances critiques. Voilà une conclusion.

Voici l'autre. A son entrée dans le cabinet, au mois d'octobre 1911, et durant l'année pendant laquelle il a exercé ses fonctions, le danger devait avoir disparu aux yeux du premier ministre. Autrement, le député de Jacques-Cartier n'aurait ni accepté, ni conservé son portefeuille.

Je dirai plus. Ou le premier ministre, afin d'avoir l'appui du représentant de Jacques-Cartier et de ses alliés nationalistes lors de la formation de son ministère, devait être prêt, pour se maintenir au pouvoir, à sacrifier les intérêts du Canada et de l'empire—pour employer ses paroles "nous étions en présence d'un danger qui aurait pu faire crouler l'empire"—ou bien, il devait croire que ce danger n'existait plus. En réalité, le premier ministre comprenait que le fait de faire entrer dans son ministère le député de Jacques-Cartier et ses alliés nationalistes ne pouvait être interprété que des deux manières que j'ai exposées. En expliquant son attitude à la Chambre, il a presque admis qu'il avait eu tort lorsqu'il avait différé d'opinion avec le deputé de Jacques-Cartier au sujet de l'existence d'un danger. Lorsqu'il a fait entrer ce dernier dans son ministère, il a, pour ainsi dire, avoué qu'il partageait son avis et qu'il n'y avait pas de danger réel. Voici ses paroles:

> Je ne saurais blâmer le très honorable député d'avoir rappelé que, lorsque cette question fut discutée à l'avant-dernière session, nous différions d'avis, le ministre des Travaux publics (M. Monk) et moi, sur la difficulté de la situation où, pensais-je, se trouvait alors l'empire. Je m'étais fait cette conviction à la suite de déclarations très graves faites par le premier ministre, le secrétaire des Affaires étrangères et le premier lord de l'Amirauté de la Grande-Bretagne. J'admets volontiers que ces déclarations furent sensiblement atténuées par les explications subséquentes données aux communes anglaises par le premier lui-même, si je ne me trompe, ainsi que par le premier lord de l'amirauté, ce qui nous attira les sarcasmes de nos adversaires

Vu son humble attitude et l'absence d'une seule déclaration du premier ministre ou de ses collègues tendant à prouver qu'un nouveau danger a surgi depuis l'entrée du député de Jacques-Cartier dans le ministère, peut-il s'attendre que la population canadienne considérera sa harangue fougueuse et alarmiste du 5 décembre dernier comme une justification suffisante de l'abandon de la résolution unanimement adoptée en mars 1909, et de l'ouverture d'un crédit de $35,000,000 pour la construction de trois des plus gros cuirassés de l'univers?

Je me rends compte que j'ai parlé un peu longuement, et je suis flatté que tant de députés de la droite m'aient fait l'honneur de prêter l'oreille à mon discours. Vu qu'ils ont prêté si peu d'intérêt à ce grave et important problème, leur présence me flatte beaucoup. Toutefois, je n'abuserai guère plus longtemps des instants de la Chambre.

J'aurai peut-être l'occasion de revenir sur ce sujet lorsque la session sera plus avancée, et s'il est un aspect de la question que j'ai oublié ce soir, j'espère et j'ai confiance que la droite me fera alors l'honneur de m'écouter.

M. PELLETIER: N'oubliez pas la foudre et les éclairs.

M. MACLEAN: Le ministre veut-il répéter ce qu'il a dit?

M. PUGSLEY: Il ne fait que rire à l'idée d'un danger.

M. PELLETIER: Je pensais au projet de l'honorable député d'être de nouveau candidat dans Saint-Jean.

M. PUGSLEY: Je dois dire au ministre que, s'il remet son mandat, je serai son adversaire dans Saint-Jean.

M. MACLEAN: Je crains que le ministre des Postes n'ose pas entreprendre la lutte, soit chez lui, soit ailleurs. On l'a souvent mis au défi de le faire; ce soir, je l'ai défié moi-même—non pas que je serais l'un de ses adversaires, mais je le prie de vouloir bien soulager la tension qui règne ici et de trancher la question, en remettant son mandat et en se portant de nouveau candidat dans sa propre division électorale. Si ses électeurs se déclarent contre lui, je suis certain que le premier ministre sera bien aise de remettre son portefeuille à Son Altesse Royale le Gouverneur général, ce qui règlerait la question.

M. PELLETIER: Je suis prêt à relever immédiatement le défi. L'honorable député l'a répété deux fois dans son discours, et j'ai émis l'idée qu'il fasse la même chose. Mais il refuse; il préfère se cramponner à son mandat et laisser les autres remettre les leurs. En ce qui concerne notre province je puis lui dire que la question a été réglée le jour de l'élection d'Hochelaga.

M. MACLEAN: Il y a une différence entre mon cas et celui du ministre des Postes. Dans la circonscription d'Halifax, j'ai fait

de grands efforts pour rendre d'actualité la question navale, mais le premier ministre ne me l'a pas permis, vu qu'il a très adroitement éludé cette question. Je ne le lui reproche pas, mais le ministre des Postes fait partie du ministère, parce qu'il a débattu cette question, d'une manière désagréable et indigne, dans la province de Québec.

Je puis dire à l'honorable ministre que je ne me propose pas de remettre mon mandat. Je n'y attache pas un grand prix, mais il serait absurde de ma part de démissionner sans motifs. Cependant, le ministre des Postes a une raison de le faire; l'honneur l'y oblige, et je suis surpris qu'il ne l'ait pas fait avant ce jour.

M. PELLETIER: L'honorable député semble regretter beaucoup que la question navale n'ait pas été discutée dans Halifax à la dernière élection, mais il a maintenant la plus belle chance de sa vie; qu'il remette son mandat et cette question sera au premier plan.

M. MACLEAN: Je n'ai pas de raison d'entreprendre une lutte inutile, mais le ministre des Postes et le ministre du Revenu de l'intérieur ont une raison de remettre leurs mandats. Toutefois si on m'engage à me livrer à ce passe-temps, j'émettrai l'idée que nous fassions tous la même chose.

Je me proposais tantôt de prendre quelques instants de la Chambre pour récapituler les principaux points de la thèse que j'ai tenté d'établir, mais vu que l'heure est avancée, je finirai immédiatement mon discours.

M. H. H. STEVENS (Vancouver): Monsieur l'Orateur, je ne désire pas retenir la Chambre bien longtemps, mais l'honorable préopinant a tenu un propos que je désire relever. Je ne crois pas que l'honorable député ait eu le dessein d'induire le public en erreur; mais, cependant, je suis convaincu qu'il ignorait complètement la vérité. Il a déclaré plus d'une fois que le premier lord de l'amirauté a blâmé lord Roberts dans le discours qui a eu un si grand retentissement en Angleterre; il a insisté sur ce point surtout après que le représentant de King eût laissé entendre que le premier lord de l'amirauté avait appuyé lord Roberts. Je désire consigner dans le hansard en ce moment la déclaration que l'honorable Winston Churchill a faite à ce sujet le 30 d'octobre, et je crois qu'il n'est que juste de mettre cette déclaration sous les yeux de la population canadienne qui a le droit de connaître exactement les faits.

J'aurais lieu de féliciter l'honorable député au sujet du long discours qu'il a prononcé aujourd'hui, mais le chant de mort qu'il a entonné me semble être le chant funèbre du débat, en ce qui concerne la gauche. Il nous a demandé d'écouter les éclats du tonnerre et de contempler les éclairs et il nous a fait d'autres remarques qui nous ont laissés croire qu'il se battait les flancs, ce qui lui arrive rarement, vu que nous nous attendons d'ordinaire à l'entendre parler éloquemment. Un député dit qu'il y a eu un conciliabule ce matin et il n'est pas douteux que ce chant funèbre soit le résultat de ce conciliabule.

M. MACLEAN (Halifax): C'est le chant funèbre de votre chef, ne vous y trompez pas.

M. STEVENS: Dans son discours du 30 d'octobre, l'honorable Winston Churchill a prononcé ces paroles:

On nous affirme parfois que le danger d'une guerre est devenu illusoire.

Puis, il a ajouté:

Nous pouvons contempler le passé sans angoisse et l'avenir sans animosité, mais nous devons être prêts.

Nul député de la droite n'a laissé entendre un seul instant que l'empire britannique pliait les genoux, ainsi que les membres de la gauche l'ont insinué à plusieurs reprises. Nous déclarons qu'il existe de nos jours un état de choses qui exige des soins immédiats et attentifs.

Nous devons être prêts, prêts à toutes les éventualités. Il est bon d'être patient, circonspect et pacifique; mais cela ne suffit pas. Nous devons être forts et indépendants et en fin de compte, malgré nos querelles politiques, nous devons être unis.

Il parlait de l'empire en général. Il ajoutait encore:

A titre de premier lord de l'amirauté, j'ai le droit de vous rappeler que nous sommes aussi endettés, dans un sens particulier, envers cette lignée ininterrompue d'habiles capitaines de vaisseaux qui, sur toutes sortes de navires, contre toutes sortes d'ennemis, sur toutes les mers, dans tous les siècles, ont maintenu intangible notre prépondérance maritime, et—pourquoi ne le dirions-nous pas?—notre suprématie navale dont dépend la grandeur et le salut de notre patrie. Nous habitons un monde dont les évolutions sont incessantes. Un germe de décadence s'introduit dans tous les actes de l'humanité. Aucune race, aucun empire, aucune institution ne se maintient longtemps grâce aux vertus et aux exploits du passé. A moins de renouveler continuellement nos forces et de ranimer et de stimuler incessamment le sentiment de la camaraderie et du devoir, qui est la vraie source de la puissance d'une nation, nous ne pouvons pas espérer maintenir indéfiniment notre situation heureuse et prospère. Nous devons gérer nos affaires et organiser notre vie nationale de manière que ceux qui viendront après nous aient à supporter des fardeaux plus légers, non plus lourds, à faire face à moins de dangers, et aient de plus grandes ressources pour faire face à ces dangers.

Nous devons conserver ce que nous avons gagné.

Nous devons conserver ce que nous avons gagné.

Cette remarque plaira surtout au représentant d'Halifax qui, si je comprends bien, désire vivement continuer pendant quelque temps encore à faire partie de la Chambre.

Les devoirs qui nous incombent sont graves. L'époque où nous vivons est critique. Nous devons conserver ce que nous avons gagné.

Permettez-moi d'insister sur ce point. Des députés nous ont dit qu'il n'y a pas de danger, que la Grande-Bretagne, que l'empire britannique, sont dans une situation qui leur permet même d'être insouciants à cet égard. Cependant, le premier lord de l'amirauté, qui commence son discours par ces paroles: "à titre de premier lord de l'amirauté, j'ai le droit de vous rappeler—de sorte qu'il parle officiellement—dit :

Les devoirs qui nous incombent sont graves; l'époque où nous vivons est critique. Nous devons conserver ce que nous avons gagné. C'est incontestablement la voix de l'Angleterre dont la presse indépendante appuie énergiquement le héros de Paardeberg et de Ladysmith. La plupart des Anglais partagent l'opinion du " News ", lorsqu'il dit:

Si le comte Roberts, sachant ce qu'il sait, croyant ce qu'il croit, s'était tu, il eût été un lâche. Personne ne le croit capable de jouer ce rôle. D'ailleurs, est-il un homme sensé, que les préjugés n'aveuglent pas, qui croit que l'Allemagne ne tente pas de nous tenir tête de l'océan?

Je soutiens que de 1902 à 1911 on n'a rien fait pour la marine canadienne, sauf d'acquérir deux petits navires insuffisants.

Jetons les yeux sur le passé et que l'histoire du monde nous apprenne à quoi l'indifférence a toujours abouti. Débarrassons-nous de l'hypocrisie et admettons la grande vérité que lords Roberts, dans sa verte vieillesse, cherche constamment à inculquer à notre intelligence paresseuse, que le seul moyen d'obtenir la paix c'est d'être prêt à faire face en tout temps aux attaques, de maintenir une puissante armée qui engagera l'agresseur à se tenir sur ses gardes.

Lord Roberts est un brave soldat. Tout cela est en faveur de la paix. Qu'il soit l'objet des attaques lorsqu'il nous dit franchement et ouvertement quel est le seul moyen d'éviter une guerre meutrière et désastreuse, c'est une humiliation pour tous ceux qui aiment leur patrie et qui sont prêts à sacrifier leur vie pour elle.

Voilà des paroles que les députés de la gauche feraient bien de peser avec soin. Nos adversaires ont sans cesse répété que les déclarations de lord Roberts ne concordent pas avec l'opinion de ceux qui doivent être le mieux renseignés.

J'ai autre chose à dire en réponse aux allégations de certains députés de la gauche, et notamment de l'honorable préopinant. On a fait observer que le mémoire de l'amirauté ne déclare pas que l'empire britannique soit à bout de ressources. Personne ne sait mieux que ceux qui ont tenu ces propos que, quoi que dise le document officiel soumis à la Chambre, la situation qui règne de nos jours dans l'empire britannique nous donne raison de réfléchir sérieusement. Il n'est ni nécessaire ni à désirer que l'amirauté anglaise, ou le gouvernement canadien, dévoile au pays le détail de la situation qui existe. Aucun gouvernement sage ne le ferait, et les députés de la gauche le savent bien, et ils tirent constamment parti de cette situation incertaine.

M. E. PROULX (Prescott): Monsieur l'Orateur, je demande que la suite du débat soit renvoyée à une autre séance.

Quelques VOIX: Parlez donc !

M. l'ORATEUR : Le représentant de Prescott propose que la suite du débat soit renvoyée à une autre séance. La Chambre est-elle d'avis d'adopter la motion?

Quelques VOIX: Adoptée.

M. BORDEN: Je crois qu'il vaudrait mieux que l'honorable député continuât la discussion, du moins, pendant quelque temps.

M. PROULX: Après l'éloquent et intéressant discours du député d'Halifax, je prie la Chambre de m'écouter quelques instants, car je ne me propose pas de parler très longuement. Cet après-midi, j'ai écouté avec un vif intérêt le discours du ministre du Travail et je n'ai pas été surpris qu'il n'ait pas tenté d'invoquer l'existence de circonstances critiques pour justifier la politique ministérielle, car toute la députation doit reconnaître qu'il n'existe plus de circonstances critiques. L'honorable ministre s'est donné beaucoup de peine pour établir que le Gouvernement a été autorisé à adopter ce projet de loi et qu'il n'est pas nécessaire de consulter le peuple. Dans Ontario, a-t-il dit, à la dernière élection générale, son chef, le premier ministre actuel, a mentionné cette question dans son premier discours de la campagne électorale. Je ne me rappelle pas que la question ait été discutée dans Ontario à la dernière élection. En tout cas, il n'en a pas été fait mention dans ma division électorale, et je ne me souviens pas que les journaux d'Ontario en aient parlé.

S'il faut en croire le représentant de Peterboro-ouest, d'autres questions ont eu plus de poids et ont plus influé sur le résultat. Il y a eu plusieurs problèmes secondaires. On a introduit dans la lutte des questions d'intérêt local, des questions de race et des questions de religion, et je crois qu'elles ont plus contribué au résultat de l'élection dans la province d'Ontario que le problème naval. Il en a été autrement dans la province de Québec. Dans cette

province, la question navale a été la pomme de discorde. J'ignore si elle a été discutée dans les autres provinces. On m'a dit que dans la Nouvelle-Ecosse, elle a été mentionnée incidemment, et le représentant d'Halifax a déclaré ce soir que, lorsqu'il en a été question, ceux qui en ont parlé étaient plutôt en faveur d'une marine canadienne, et qu'on a fait concevoir aux habitants de la province l'espoir de voir revivre la grande industrie de la construction navale. L'autre jour, le représentant de Rouville disait que les temps ont beaucoup changé. *Tempora mutantur et nos mutemur in illis.* C'est très vrai. Depuis que la question a été soulevée en cette Chambre en 1909, le parti conservateur a pris diverses attitudes. Tout d'abord, le premier ministre actuel était en faveur d'une marine canadienne et il ne demandait pas que le peuple fût consulté Mais, lorsque le bill a été soumis à la Chambre à la session de 1909-1910, un changement s'opéra. Son collègue, le représentant de Jacques-Cartier, était opposé à toute participation aux armements impériaux et à la construction d'une flotte canadienne avant que la question n'eût été soumise à l'approbation du peuple. L'honorable premier ministre était d'avis de verser immédiatement le prix de deux dreadnoughts et de consulter le peuple au sujet d'une politique durable. Il prétendait alors qu'il existait un danger et que le choc des armées se produirait avant 1912. Le choc des armées n'a pas eu lieu et je ne crois pas qu'il se produise avant plusieurs années.

A l'automne de 1910, personne ne l'ignore, eut lieu une élection dans Drummond-et-Arthabaska. Pendant cette élection, les nationalistes blâmaient les deux programmes, celui du chef de l'opposition, qui était alors premier ministre, et celui du premier ministre actuel. Le candidat des nationalistes était opposé aux deux projets. Après cette élection, eut lieu la session de 1910 pendant laquelle le député de Jacques-Cartier proposa un amendement à l'adresse, exprimant le regret que le discours du trône ne mentionnât pas une consultation populaire sur la question de la participation aux armements impériaux. Le premier ministre fit une contre-proposition qui, dépouillée du verbiage, signifiait à peu près la même chose que l'amendement du député de Jacques-Cartier. Après que sa proposition eut été repoussée, il vota pour l'amendement du représentant de Jacques-Cartier qui demandait un plébiscite sur la question de la participation aux armements impériaux. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, un don de $35,000,000 pour la construction de trois dreadnoughts destinés à la marine anglaise n'est-ce pas une participation aux armements impériaux? N'est-il pas aussi nécessaire aujourd'hui de soumettre cette question au peuple qu'en 1910?

Nous avons eu une élection depuis, dira peut-être mon très honorable ami, et le peuple a approuvé notre politique. Je le répète, la question navale n'a pas été le grand cheval de bataille lors de la dernière élection. La réciprocité a été la question culminante de l'élection et, si la question navale a été tant soit peu discutée, il n'était pas question de choisir entre un don et une flotte canadienne. Dans la province de Québec, on ne voulait ni de la participation aux armements impériaux, ni d'une flotte canadienne. En 1910, le ministre du Revenu de l'intérieur a déclaré en cette enceinte que les deux projets, celui du Gouvernement et celui de l'opposition étaient réprouvés par le verdict de Drummond-et-Arthabaska.

A la dernière élection, dans la province de Québec, les nationalistes ont promis de faire abroger la loi navale. Leur chef, M. Bourassa, a demandé au peuple d'élire vingt-cinq députés indépendants et il lui a promis que la loi navale serait abrogée à la session suivante. Les résolutions adoptées dans les assemblées tenues par les nationalistes déclaraient qu'il ne devrait pas y avoir de participation à la défense navale de l'empire avant que les rapports futurs du Canada avec l'empire n'eussent été déterminés et que le Canada n'eût réellement à se prononcer sur les questions de paix et de guerre et sur la politique extérieure de l'empire. La session eut lieu et la loi ne fut pas abrogée. Le Gouvernement fit ouvrir un crédit suffisant pour l'entretien du "Niobé" et du "Rainbow." Le premier ministre déclara que, après la session, il se rendrait à Londres pour consulter l'amirauté anglaise et qu'il arrêterait ensuite son programme. Il s'est rendu en Angleterre avec trois de ses collègues. J'ignore s'il a prié le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) de l'accompagner, mais je ne le crois pas. J'imagine qu'il a préféré amener avec lui le ministre des Postes (M. Pelletier, car il savait probablement que celui-ci serait plus facile à convertir que le député de Jacques-Cartier. Je soupçonne que le programme a été arrêté avant leur départ pour l'Angleterre et que l'urgence faisait partie de leurs bagages. Arrivés en Angleterre, ils furent l'objet de beaucoup de prévenances, ils furent invités à maintes réceptions, et je remarque que le premier discours du premier ministre en Angleterre a été un discours impérialiste. Il a parlé d'un seul roi, d'une seule flotte, d'un seul drapeau. Plus tard, il modifia le ton de ses discours. J'imagine que le ministre des Postes lui a soufflé à l'oreille qu'il serait bon de dire quelque chose à l'adresse des nationalistes, qu'il ne devait pas les oublier. Je suppose que le ministre des Postes a cru que son chef devait se rappeler la déclaration qu'il

avait faite dans sa circonscription, lorsqu'il avait consenti à se porter candidat. La "Patrie" du 5 de septembre 1911 lui fait dire:

Quant à la marine, je suis opposé au projet de sir Wilfrid Laurier, et je dois dire que je suis opposé au projet de contribution de M. Borden. Voilà mon programme: Je dois dire que je suis opposé à la marine, que le projet soit soumis par M. Borden ou par n'importe qui. Je suis un candidat indépendant des deux partis et je défends d'abord le bien public.

M. PUGSLEY: De qui sont ces paroles?

M. PROULX: Du ministre des Postes. Je suppose que cette déclaration a dû se présenter à son esprit comme le spectre de Banquo. Il a dû déclarer au premier ministre qu'il était tenu de dire quelque chose à l'adresse des nationalistes, parce que, autrement, ceux-ci deviendraient inquiets.

Dans son discours suivant, le premier ministre a déclaré que le Canada ne serait pas une dépendance de l'empire britannique. Je ne sais qui est-ce qui voulait que le Canada fût une dépendance de l'empire britannique. Ce n'était pas l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), car, lorsqu'il a soumis sa loi navale, le grand reproche qu'on lui a adressé c'est que se marine était une marine séparatiste et qu'il voulait détacher le Canada de l'empire. Cependant, le premier ministre a dit quelque chose pour plaire aux nationalistes; il a déclaré que le Canada ne serait pas une dépendance de l'empire britannique, qu'avant de coopérer à la défense navale de l'empire, son rang devrait être déterminé et il devrait être appelé à se prononcer sur les questions de paix et de guerre. Le premier ministre devait savoir que cette question avait été discutée à la conférence impériale de 1911, et que le premier ministre d'Angleterre avait déclaré que le gouvernement anglais ne pouvait pas partager avec les colonies la responsabilité de la politique extérieure de l'empire. Il s'écoulera bien des années avant que nous puissions nous prononcer sur la politique extérieure de l'empire, et bien des élections auront lieu avant la solution de ce problème. Au retour du premier ministre du Canada, nous nous attendions tous qu'il ferait connaître son programme. Nous avons attendu quelques mois. Le pays s'inquiétait. Le peuple ne connaissait pas la raison de ces hésitations, mais nous savons maintenant que la première note n'était pas satisfaisante, que la deuxième ne l'était pas non plus, et qu'il lui a fallu en attendre une troisième. A l'arrivée de la troisième, le représentant de Jacques-Cartier n'était pas convaincu que les circonstances justifiaient le vote d'une forte somme avant que le peuple n'eût l'occasion de trancher lui-même la question. Par conséquent, il sortit du cabinet.

On nous dit qu'il y a des renseignements secrets qui justifient le vote de cette somme d'argent. Le représentant de Jacques-Cartier a vu ces renseignements secrets, mais ils n'ont pas suffi à l'engager à continuer à faire partie du ministère. Je suis d'avis que le député de Jacques-Cartier a autant d'esprit public que le ministre des Postes, le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) et le secrétaire d'Etat (M. Coderre). Celui-ci a remplacé le représentant de Jacques-Cartier. Ce dernier n'était pas satisfait, mais ces messieurs le sont. Je ne veux pas attribuer à personne des motifs inavouables, mais je crois que l'autre jour le représentant de Carleton (M. Carvell) a bien expliqué pourquoi ils continuent à occuper leur poste, lorsqu'il a dit qu'il y a pour cela sept mille raisons.

Le projet de l'amirauté, nous dit-on, ne consistait pas en une contribution; au contraire, elle aurait préféré la construction d'une flotte canadienne semblable à celle que fait construire le gouvernement d'Australie. Tel était le projet de l'amirauté en 1909, lorsque les représentants du Canada ont eu une conférence avec elle. L'amirauté s'en tint à ce projet. Mais le Gouvernement voulut le modifier; l'amirauté, ne voulant pas refuser, le modifia. Elle prit bien soin de dire dans le mémoire que le premier ministre du Canada lui avait demandé de suggérer quelque chose. Nous ne l'ignorons pas, le ministre du Commerce avait devancé le premier ministre et ses collègues, et il a dû faire des recommandations à l'amirauté avant l'arrivée du premier ministre. Il semble que, même après le retour du premier ministre au Canada, on s'attendait en Angleterre que nous aurions une marine canadienne et cette opinion est confirmée dans l'article suivant:

La "Canadian Gazette", publiée à Londres est bien disposée envers M. Borden et n'épargne rien pour appuyer son programme, mais elle ne saurait fermer les yeux devant la vérité. Ainsi, elle dit:

Le peuple canadien, malgré ses fortes tendances nationales, ne voudra très probablement pas d'une politique durable de contributions. Le correspondant canadien du Times de (Londres) a certainement raison de dire que "au fond les canadiens croient qu'ils devront en fin de compte créer une puissante marine nationale et fournir des hommes comme des fonds par la défense navale".

La "Gazette" cite le "Times" de Londres pour combattre cette étroitesse de vue. Le "Times" dit:

Les grands départements de Whitehall ne sauraient concentrer trop exclusivement leur attention sur les circonstances actuelles ou sur la scène européenne sans compromettre le respect que l'opinion publique dans les possessions anglaises a pour leurs connaissances et leur expérience de longue date. Si l'opinion de l'amirauté doit avoir du poids dans l'empire, elle doit s'appuyer de plus en plus sur des vues larges.

Le 28 novembre, une semaine avant que M. Borden n'eût dévoilé son programme, le "Times" de Londres disait:

Chaque grande possession a entrepris, ou doit entreprendre, de créer un nouveau foyer de puissance navale. Leurs forces croissantes comme les nôtres leur ont toujours appartenu.... Ce n'est pas le propre d'une bonne stratégie d'insister pour que les forces navales de la mer du Nord soient le crétérium universel de notre puissance maritime. Fixons un modèle européen d'après nos besoins en Europe, modèle que ce pays est seul disposé et prêt à réaliser; puis, de concert avec les autorités des colonies, décidons ce qu'il faut pour assurer la sécurité ailleurs. Même alors, les colonies autonomes auront besoin de notre concours; mais que les sphères soient distinctes, et ne comptons sur les navires de possessions anglais que dans les zones plus étendues qui se trouvent hors d'Europe. Chacun de ces systèmes assurera la plus grande efficacité dans chaque sphère, mais ils ne se confondront pas facilement. Les navires donnés doivent aussi entrer en ligne de compte, mais ils doivent être désignés pour servir ailleurs.

La population d'Angleterre a dû être dans l'attente, comme nous l'avons été, avant que ce programme eût été exposé le 5 décembre. Lorsque le premier ministre eut fait connaître sa politique, on a semblé croire, surtout dans la province d'Ontario, que les nationalistes de la province de Québec triomphaient et que le Gouvernement annoncerait son programme naval définitif, pour quelques années, afin que les nationalistes pussent dire dans la province de Québec que, en somme, le programme ministériel valait beaucoup mieux que le programme de l'opposition, puisqu'il y aurait un paiement de $35,000,000 réparti sur trois années, et que, comme cela suffirait pour dix à douze ans, ce projet était moins coûteux en définitive que celui de sir Wilfrid Laurier. Je lirai à la Chambre ce que l'"Evénement" publiait l'autre jour après que la question eût été mise aux voix. Il est notoire que l'"Evénement" est un journal fort bien disposé envers le ministre des Postes.

Ce n'est qu'un don d'une somme d'argent. Vous n'en entendrez plus parler. Il n'y a pas de danger. La Grande-Bretagne engagera des hommes à vingt-cinq cents par jour, et les mères et les sœurs canadiennes ne perdront rien. Quant à l'argent, Ontario et l'Ouest le verseront. Ce projet n'éloignera pas vos fils de vos foyers, comme l'infernal Laurier le ferait.

Nous voyons par là que les nationalistes de la province de Québec espèrent qu'ils pourront donner comme excuse que c'est un don réparti sur dix à douze ans et qu'il coûtera moins cher au pays qu'une flotte canadienne semblable à celle que le parti libéral proposait. Toutefois, les journaux d'Ontario n'aimaient pas que le Gouvernement retardât trop longtemps à faire connaître son programme naval définitif, et ils lui demandèrent de faire une déclaration. Avant les vacances de Noël, le ministre du Commerce vint en aide au premier ministre et nous dit de prendre patience et qu'avant peu nous connaîtrions le programme naval définitif du ministère.

Cependant le ministre du Commerce eut bien soin de laisser savoir aux impérialistes d'Ontario que les vues des nationalistes, sur la question navale, n'avaient pas prévalu, et il s'exprima comme suit:

Mon très honorable ami a dit encore que cette résolution était un produit hybride né de l'alliance jingoïsme tory et du nationalisme. Ils ont vécu ensemble et voilà le résultat. Je suis embarrassé, c'est une énigme. Admettons que ce soit vrai, est-il bien important de savoir si le fruit savoureux qui a mûri sur l'arbre provient d'un sol ou d'un autre, ou des deux à la fois, pourvu que la pomme elle-même soit parfaite de qualité et de parfum? Mon très honorable ami ne ferait-il pas mieux de savourer la pomme que de chercher à analyser chimiquement ou autrement les sols sur lesquels elle a poussé? Mais il y a encore à résoudre une autre énigme. Il dit que c'est le résultat d'une alliance impie entre les tories et les nationaliste. Je vais reprendre son discours et qu'a-t-il dit? Aussitôt que cette résolution fut présentée, la discussion éclata dans les rangs du parti conservateur; il se forma deux groupes, l'un voulant une contribution seulement et pas de marine, l'autre ne voulant ni contribution ni marine: s'il fallait absolument choisir, un groupe était en faveur d'une marine canadienne mais il repoussait tion, il n'en veut pas entendre parler. Alors t-il, voilà le résultat de l'alliance impie entre les nationalistes et les conservateurs. Si c'est vraiment le résultat, qui donc l'a emporté? Auquel de ses parents l'enfant reessemble-t-il? Voici une mesure qui dit contribution; le nationaliste voue à la damnation la contribution, il n'en veut pas entendre parler. Alors évidemment son influence ne l'a pas emporté.

Comment donc le très honorable chef de l'opposition peut-il prétendre que c'est là le résultat et que le nationalisme a triomphé quand précisément la chose même que le nationaliste abhorre est incrusté dans le bill et que de la seule chose qu'il pourrait à la rigueur admettre—une marine canadienne—il n'y en a pas trace dans le bill? Je n'admets pas cette affirmation et je combats mon très honorable ami sur son propre terrain. Il dit qu'il n'est pas question de programme permanent mais seulement de contribution. S'il en est ainsi, quelque puissent être les auteurs, le nationaliste n'a pas remporté la victoire sur ce point. C'est certain.

Il voulait rassurer ses partisans dans l'Ontario en leur disant qu'ils n'y avait rien à craindre de nationalistes de Québec; il voulait détruire la croyance que les nationalistes avaient réussi à empêcher le Gouvernement d'annoncer sa politique permanente avant les prochaines élections générales.

Je veux maintenant, monsieur l'Orateur, établir le contraste entre les deux politiques. Nous avons d'abord la politique de contribution; je ne devrais pas l'appeler contribution. parce que le bill autorise la

construction de trois navires qui seront prêtés à l'amirauté anglaise, et conséquemment, ce n'est pas un don à l'amirauté anglaise. De même que l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), je préférerais que nous en fassions tout simplement le don, parce que d'après le plan proposé ces navires qui devront porter des noms canadiens et être la propriété du Canada, pourraient nous entraîner dans des difficultés avec des nations étrangères. Ces navires seront à l'avant de la bataille, ainsi que le premier ministre l'a dit, et ils seront sur le même rang que les navires d'Australie et de la Nouvelle-Zélande; mais je crois que le premier ministre fait quelque peu erreur, parce que les navires australiens seront stationnés sur les côtes australiennes de l'Océan Pacifique. Peu importe cependant ce détail, le premier ministre nous a dit que ces navires canadiens prendront part aux batailles et qu'ils ne serviront pas seulement à la défense, ainsi que le chef de l'opposition le voudrait, mais aussi à l'aggression, si l'Angleterre se décide d'attaquer. La politique de l'opposition est fondée sur le principe qui a été posé en 1909, et qu'elle a maintenu depuis ce temps-là. Ce principe est celui d'une marine canadienne—non pas une marine pour l'attaque ou l'aggression, mais une marine pour la défense—défense, premièrement, de notre propre territoire, et aussi défense de l'Empire en coopération avec la marine impériale dans un cas de besoin, afin d'aider l'Angleterre à conserver sa suprématie des mers. Il est vrai que nous avons ajouté des dreadnoughts à la politique promulguée en 1909. C'était, je suppose, l'intention de l'ancien gouvernement d'ajouter des dreadnoughts plus tard à la marine lorsque les revenus du pays le permettraient. Nos revenus ayant augmenté considérablement pendant les dernières années, l'opposition croit aujourd'hui que la politique promulgée en 1909 doit être développée et comprendre deux escadres, et c'est ce que demande notre très honorable chef par son amendement.

Lors de l'adoption de la loi en 1909, j'ai dit, dans un discours sur la deuxième lecture du bill, qu'au lieu d'ajouter des dreadnoughts aux croiseurs que l'on voulait construire, je préférais que l'on construisît des navires marchands, faisant remarquer que le Canada pourrait être d'un grand secours à l'Angleterre en temps de guerre s'il avait des navires marchands capables de transporter nos céréales sur les marchés anglais, et des croiseurs pour protéger la course de ces navires-marchands. J'étais en faveur d'une flotte de paix, et je le suis encore. J'admets que pour mieux protéger nos côtes et nos ports, il est nécessaire d'avoir des dreadnoughts, c'est pourquoi j'accepte l'amendement de mon très honorable chef, et j'approuve sa politique.

J'ai lu, hier, dans le " Citizen ", un article très intéressant ayant pour titre " une flotte de paix", et je prendrai la liberté d'en donner lecture à cette Chambre. Je crois savoir que cet article a été écrit par un jeune Anglais très intelligent, du nom de Bowman, qui, me dit-on, a été autrefois à l'emploi du gouvernement, mais, malheureusement il était libéral et il a été remercié de ses services. Il est maintenant à l'emploi du " Citizen ". Voici l'article en question:

Sir Wilfrid Laurier veut que notre marine de guerre soit construite dans notre pays. Il prétend que cette politique créerait une industrie nouvelle, donnerait de l'emploi à des milliers de travailleurs, et garderait l'argent dans le pays.

Mais cette politique a un grand défaut. La construction de navires de guerre n'est pas avantageuse; elle est un gaspillage. Elle consomme mais ne produit pas de richesses. Les ouvriers employés à construire des navires de guerre le seraient plus utilement à des industries qui produisent la richesse; comme par exemple, la culture, la construction des chemins de fer, le bâtiment, l'établissement de routes publiques et la construction de navires-marchands.

Le Canada a besoin de tous ses bras pour travailler au développement du pays. Les marines de guerre n'ont jamais développé aucun pays.

Nous avons aussi besoin de tout l'argent qui entre dans le trésor public. Le pays a besoin de chaque sou qu'il peut recueillir pour ses grandes entreprises nationales.

Mais les Canadiens qui sont loyaux désirent contribuer à la défense de l'empire. On allègue un besoin pressant.

Les ministres libéraux sont allés à Londres il y a quatre ans. Ils sont revenus au Canada, et nous ont parlé de dangers mystérieux menaçant l'empire, qu'il ne fallait pas crier sur les toits, mais qui demandaient une action immédiate.

Les ministres conservateurs sont aussi allés à Londres. Ils ont consulté l'amirauté. Ils sont revenus pour réveiller le Canada. Une contribution d'urgence de $35,000,000 a été votée. Cependant l'agitation en faveur de l'établissement de chantiers maritimes pour la construction de navires sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique se continue.

La construction des navires est une industrie très désirable. Le Canada possède des voies de navigation d'une valeur commerciale sans égale. Le Canada doit un jour ou l'autre devenir la première nation maritime du monde. Nous avons construit nos chemins de fer et nos canaux en vue de l'exportation du grain à l'Est. Le grain est une nécessité de la vie pour l'Angleterre; c'est la denrée indispensable et le nerf de la guerre et de la paix. Arrêtez l'approvisionnement de grain aux Iles Britanniques et dans huit jours elles seraient réduites à la famine, exposées à la révolution et obligées de se rendre.

Il y a une politique qui pourrait remplacer celle de la construction de navires de guerre au Canada. Cette politique serait de garantir un approvisionnement de grain constant à l'Angleterre en temps de paix et en temps de guerre. Elle garantirait le comité de la défense impériale contre le plus grand danger que l'Angleterre a à craindre: la famine.

Le Canada pourrait construire une flotte de navires pour le transport des grains, navires qui seraient la propriété de la nation et conduits par des équipages canadiens. Une flotte de paix canadienne. Tout comme nous avons déjà notre propre flotte pour le service des phares, des travaux publics et des canaux.

Le service des postes est une entreprise nationale. Le chemin de fer Intercolonial verse un million de dollars de bénéfices dans le trésor public. Une flotte canadienne volontaire pour l'expédition du grain aux ports anglais pourrait être mise en service avec de beaucoup meilleurs résultats qu'une flotte de navires de guerre pour la destruction et la mort.

Elle serait une productrice de la richesse; elle ne mangerait pas les revenus de la nation en temps de paix. Au contraire, elle ferait une œuvre utile, elle transporterait le grain de l'Ouest en Europe. Peut-être aussi ramènerait-elle au pays à des taux modiques des colons très désirables. Ce serait un moyen puissant de briser le monopole des compagnies de navigations transatlantiques actuelles.

Il est possible que les grosses corporations combattraient un développement national de ce genre. C'est le grand défaut des capitalistes. Ils ne font aucune objection à des gaspillages pires encore que ces navires de guerre inutiles. Mais dès qu'un gouvernement veut faire lui-même un service qui est à l'avantage de l'humanité, du peuple, tel que les télégraphes, les téléphones, les messageries, les pouvoirs hydrauliques, ou faire la terre libre, on jette immédiatement le cri de socialisme. On prend les mesures nécessaires pour que les journaux, les politiciens, et même les ministres du culte du haut de la chaire combattent le projet.

Une flotte canadienne nationale volontaire n'empiétrait pas nécessairement sur les prébendes monopolestiques des chemins de fer et des compagnies de navigation.

Le chemin de fer de la baie d'Hudson, un chemin de fer qui appartiendrait à la nation, ouvrirait une nouvelle route commerciale, une route dont on n'a pas encore fait l'essai, qui est peut-être dangereuse pour les navires ordinaires, et demandera des navires construits d'une façon spéciale et assez forts pour résister à la glace.

Cette flotte nationale pourrait naviguer par la route de la baie d'Hudson. On pourrait établir des postes de télégraphie sans fil pour avertir les navires de l'approche de banquises dangereuses.

Si la chose était nécessaire, ces navires-marchands pourraient être armés de canons de six pouces afin de pouvoir repousser les attaques des torpilleurs. Ils seraient assez rapides pour traverser l'océan en trois jours, de la baie Blacksod à un port d'Irlande.

On peut avoir des objections au militarisme, mais même les nationalistes de Québec ne pourraient en avoir à une flotte de paix volontaire. La flotte volontaire de la Russie a été son escadre la plus utile pendant sa guerre avec le Japon; des navires construits par le pays pour le commerce en temps de paix.

On a donné à ces navires russes le nom de croiseurs volontaires. On les construit assez forts pour se protéger contre toute attaque d'autres navires à part les cuirassés d'escadre. Ils possèdent une vitesse assez grande pour échapper aux poursuites, même des cuirassés d'escadre, qui ne sont faits pour harasser le commerce. Cette tâche est laissée aux croiseurs plus légers. La flotte volontaire pourrait non seulement être assez forte pour se protéger elle-même, mais elle pourrait encore protéger d'autres navires marchands, qui font le transport des marchandises et des passagers sur l'océan.

Les compagnies de navigation se plaignent beaucoup de ce temps-ci des taux élevés des assureurs maritimes sur la route du Saint-Laurent.

Quels seront ces taux sur la route de la baie d'Hudson?

Il est certain que toute compagnie de navigation qui voudrait faire le service sur la route de la baie d'Hudson demandera une très forte subvention au Gouvernement, si même on peut trouver une compagnie qui veuille naviguer sur cette route.

Une compagnie de navigation particulière construirait en toute probabilité ses navires aux frais de la population du Canada. Elle exigerait d'innombrables concessions et de l'aide sous différentes formes.

Le Canada ferait beaucoup mieux de construire lui-même des navires qui seraient la propriété du pays, et qui seraient toujours prêts comme flotte volontaire.

Un cuirassé d'escadre coûte $12,000,000. Avec $12,000,000 on en aurait assez pour construire douze magnifiques paquebots océaniques, capables de transporter tout le grain que le Canada pourrait exporter par la baie d'Hudson. Et les profits que donnerait cette entreprise nationale pourraient être employés à construire d'énormes brise-glaces pour tenir les routes ouvertes aussi longtemps que possible.

Une flotte nationale volontaire serait la véritable politique de construction maritime pour le Canada. On pourrait en avoir une sur chaque côté océanique si c'était nécessaire. Une flotte de ce genre serait un exemple donné à l'empire et au monde; ce serait le premier pas dans l'établissement de flottes de paix par toutes les nations du monde.

J'approuve l'idée de cet article. Je crois que nous devrions commencer aussitôt que possible à établir des chantiers maritimes au Canada pour construire des croiseurs et des navires marchands.

L'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. Maclean) a dit l'autre jour que nous ne pouvions pas présentement construire de dreadnoughts au Canada, et que même si nous le pouvions, ils nous coûteraient beaucoup plus chers que si nous les faisions construire en Angleterre. Mais si nous ne pouvons pas construire de dreadnoughts maintenant, nous pourrions tout de même commencer par construire des croiseurs rapides et des navires marchands. Je ne crois pas que les dreadnoughts soient aussi nécessaires que les croiseurs rapides. L'Angleterre a suffisamment de dreadnoughts, et des croiseurs pourraient protéger nos navires marchands et faire la police sur l'Atlantique. Si nous ne pouvons pas construire de dreadnoughts au Canada nous pourrons alors les faire construire en Angleterre. L'amendement proposé par mon très honorable chef dit que la marine devrait être

construite au Canada autant que possible, et, ainsi que je l'ai dit, si la chose n'est pas possible, alors que l'on fasse construire ces navires en Angleterre.

M. BURNHAM: L'honorable député croit-il que l'Angleterre soit de son avis concernant ses moyens de défense?

M. PROULX: Je ne sais pas si l'Angleterre est de mon avis ou non, mais je sais que le premier lord de l'amirauté, M. Churchill, et le premier ministre M. Asquith, ont dit que la marine anglaise était amplement suffisante pour faire face à toute coalition et qu'il n'y avait pas besoin d'accélérer la construction de navires de guerre en Angleterre.

M. BOYCE: Est-ce que l'honorable député n'était pas dans cette enceinte, il y a environ une heure lorsqu'on a donné lecture d'un document montrant que le premier lord de l'amirauté était d'un avis contraire à ce que mon honorable ami vient de dire ?

M. PROULX: Je n'ai rien entendu contredisant ce que j'ai dit. J'ai lu une déclaration que la marine anglaise était amplement suffisante pour faire face à la situation actuelle, et qu'il n'y avait pas besoin d'accélérer la construction de navires anglais. Lorsque nous parlons de la force de la marine anglaise, nous devons aussi tenir compte des alliances de l'Angleterre avec d'autres nations. Une entente cordiale existe entre la France et l'Angleterre, et la Russie lui est aussi alliée.

Les nationalistes de la province de Québec disent que la politique navale du Gouvernement se bornera à cette contribution, mais si nous lisons soigneusement le mémoire de l'amirauté, surtout le dernier paragraphe, nous voyons que ce ne sera pas la fin, mais seulement le premier pas; c'est le commencement des contributions du Canada à la défense navale de l'empire, et lorsqu'on nous dit que ce n'est qu'une politique temporaire, adoptée pour faire face à un besoin pressant, je crois que l'on s'exprime mal, et que si l'on disait que cette contribution est le premier versement de la politique permanente du Gouvernement, l'appellation serait plus juste. Le dernier paragraphe de la note de l'amirauté est ainsi conçu:

Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait la plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide comprenne—

Remarquez bien ce qui va suivre, monsieur l'Orateur:

—la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Ce paragraphe dit que ce que l'amirauté désire est la construction de navires de guerre les plus grands et les plus forts que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer. Que signifie le mot "comprenne"? Pour moi il signifie que ce n'est là que le premier versement,—la première contribution—, et qu'il nous faudra faire d'autres contributions plus tard, soit en hommes, soit en argent.

Le chef des nationalistes, dans un article publié dans le "Devoir" du 6 février dernier, interprétait ce paragraphe comme signifiant qu'avant longtemps l'Angleterre demanderait au Canada des marins pour ses navires. Voici une partie de cet article :

Qu'on note bien le mot "include"—"comprenne". L'aide que les autorités britanniques consentent à accepter du Canada, comprend donc autre chose que des navires. Autrement, l'amirauté aurait écrit: "such aid should consist in the provision of ships". Quelle est l'autre partie du programme? Pourquoi l'amirauté n'a-t-elle pas fait connaître immédiatement, dans le même mémoire, tout ce que "l'aide du Canada" devra "comprendre"?

Toute la vérité, c'est que le gouvernement britannique ne veut que des bateaux équipés, qu'il accepte nos trois dreadnoughts comme un commencement ou une partie de la contribution, et que nos ministres, après nous avoir arraché trente-cinq millions pour en faire cadeau à un pays qui n'a que faire de sa surabondante richesse, va commencer une campagne lente et savante afin d'amener le peuple canadien à compléter le cadeau en fournissant les hommes dont l'amirauté aura nécessairement besoin pour équiper ces navires.

Le coût des navires n'est qu'une partie du programme. L'autre partie, la partie essentielle est le recrutement des marins, ce qui est beaucoup plus urgent, de l'avis des spécialistes, que la construction des navires. Comment le Parlement pourrait-il refuser de remplir la partie la plus essentielle du programme, lorsqu'il aura posé le principe que le Canada désire et doit augmenter les forces navales de l'empire, et lorsque le document impérial sur lequel le cabinet canadien fonde son bill, avertit le peuple canadien que ce n'est qu'une partie de la contribution.

Pendant la dernière élection générale, les candidats nationalistes dans la province de Québec ne voulaient pas de la politique navale de Laurier parce qu'elle pourrait avoir pour effet de d'enrôler leurs enfants sur les navires de guerre, et quelques-uns des honorables députés qui l'autre jour ont voté en faveur de la résolution condamnaient très fortement la loi navale pour cette raison. Qu'auront-ils à dire à la prochaine élection générale pour répondre à l'argument contenu dans l'interprétation du dernier paragraphe du mémoire comme signifiant que cette contribution est le premier pas du Canada dans sa coopération à la défense navale de l'empire, et que le pas suivant sera une contribution en hommes? S'il est possible que l'Angleterre nous demande des hommes pour ses navires, ne

sera-t-il pas préférable que nous possédions nos propres navires, que nous ayons des équipages canadiens et que nous conservions sur notre marine la maîtrise prévue par la loi navale de 1910?

On nous a dit qu'il était impossible d'avoir une marine canadienne parce que nous ne pouvions pas trouver un nombre suffisant de marins, et qu'il était difficile de trouver des recrues pour le "Niobé" et le "Rainbow". Nous savons tous pourquoi; c'est parce que l'on s'attendait que la loi navale serait rappelée, et nos jeunes gens ne voyaient aucun encouragement à entrer dans la marine. L'Australie a fait l'expérience et nous savons que l'Australie n'a pas eu de peine à trouver assez de marins pour ses navires. Le "London Times", du 25 janvier 1913, publie la dépêche suivante de Sydney, Nouvelle-Galle du Sud:

M. Pearce, ministre fédéral de la défense, déclare aujourd'hui que la situation navale est éminemment satisfaisante. Les recrues s'enrôlent en grand nombre, et se font bien à l'exercice. La seule difficulté est de trouver assez de place pour tous les magnifiques sujets qui se présentent. L'amirauté dit M. Pearce, nous a donné une aide enthousiaste en nous prêtant des croiseurs éclaireurs et de combat, en même temps que des officiers expérimentés et des instructeurs. L'amirauté s'est montrée extrêmement désireuse d'aider de toute manière possible le développement de notre jeune marine.

J'ai vu, dans le "World", l'autre jour, une dépêche venant d'Australie dans laquelle on disait que le gouvernement australien ne pouvait pas accepter tous les cadets qui se présentaient pour faire le service dans la marine australienne. Je ne vois donc pas pourquoi nous aurions plus de difficultés à recruter des cadets au Canada, spécialement dans les Provinces maritimes.

Le premier ministre nous a dit que cette contribution était offerte à l'Angleterre comme un gage de notre affection et de notre reconnaissance pour ce qu'elle avait fait pour nous. Je ne contredis pas que nous devons beaucoup à l'Angleterre. Elle nous a protégés dans le passé et elle nous protège aujourd'hui, mais je crois que le premier ministre exagère quelque peu notre dette envers elle. Dans son discours du 5 décembre dernier il disait:

Dans la mesure où la statistique officielle peut nous éclairer, la dépense effectuée par l'Angleterre au XIX siècle, pour la défense militaire et navale des provinces dont se compose aujourd'hui le Canada, atteint le chiffre de $400,000,000. Même depuis l'inauguration de la confédération et depuis que le Canada a atteint la situation d'une grand dominion, la dépense effectuée par la Grande-Bretagne pour la défense navale et militaire du Canada dépasse de beaucoup la somme que nous demandons aujourd'hui au Parlement de voter. De 1870 à 1890, le coût proportionnel des escadres de l'Atlantique-nord chargée de la protection de nos côtes a oscillé entre $125,000,000 et $150,000,000. De 1853 à 1903, la dépense effectuée par la Grande-Bretagne pour la défense militaire au Canada a presque atteint le chiffre de cent millions de dollars.

Il est vrai que l'Angleterre a dépensé beaucoup d'argent pour nous protéger, mais nous n'étions pas la cause des guerres qu'elle a eues à soutenir contre les Etats-Unis. Nous n'avons pas provoqué les guerres de 1775 et 1812, nous n'en sommes pas responsables, et c'est plutôt l'Angleterre qui nous a imposé la guerre de 1812, mais il est trop tard aujourd'hui pour récriminer et j'avoue que nous devons beaucoup à l'Angleterre pour sa protection. L'argument que nous ne devons rien à l'Angleterre ne vient pas des rangs de l'opposition, mais des nationalistes. Quelques-uns des honorables membres qui appuient aujourd'hui le Gouvernement criaient bien haut lors de l'élection de Drummond-et-Arthabaska, et même pendant les dernières élections générales, que nous ne devions rien à l'Angleterre. J'ai été surpris de voir l'autre soir, l'honorable député de Champlain voter en faveur de la contribution, car je me rappelle que lors de l'élection de Drummond et Arthabaska, il disait que le patriote canadien avait été obligé de trouer le drapeau anglais de ses balles pour respirer l'air de la liberté.

M. SHARPE (Ontario-nord): Il a nié cela.

M. PROULX: Nous avons besoin de la protection de l'Angleterre dans l'avenir, comme dans le passé. Il faut nous reposer ou sur la marine anglaise ou sur la doctrine incertaine Munroe. Je préfère la marine anglaise et il n'y a personne dans le pays qui n'admette pas que nous avons besoin de la marine anglaise pour nous protéger. Le but et la politique de l'opposition sont de donner plus de force à la marine anglaise en construisant une marine canadienne, en pourvoyant nous-mêmes à notre propre défense, et en coopérant avec la marine anglaise dans un cas de besoin. Nous voulons tous que la marine anglaise soit forte et capable de maintenir sa suprématie, et personne ne le désire plus que nous, Canadiens français, qui jouissons d'une grande liberté en matière de langue et de religion.

Ainsi que l'a dit l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) l'autre jour, nous apprécions ces libertés et nous voulons les garder. Il est vrai qu'il y a certaines gens dans l'Ontario qui voudraient la disparition de la langue française, et préféreraient n'avoir qu'une seule langue dans cette province. J'ai été très heureux, au commencement de la présente session, d'entendre l'honorable député de Peterboro-ouest (M. Burnham) se faire le champion de la langue française qui a été la première langue par-

lée au pays, si l'on en excepte les langues indiennes.

Le Canada a été colonisé par deux grandes races dont nous sommes les descendants, deux races qui ont toujours été sur un pied d'égalité. C'est la volonté, c'est le désir de la population de langue anglaise et de langue française du Canada de continuer à vivre sur un pied d'égalité. C'est ce qu'ont voulu les pères de la Confédération, et ce fut la politique de nos hommes d'Etat dans le passé, tant libéraux que conservateurs et j'ai été peiné l'autre soir d'entendre mon honorable ami d'York-nord (M. Armstrong) calomnier le très honorable chef de l'opposition lorsqu'il l'a accusé de vouloir soulever les préjugés et les animosités de race dans notre pays. Mon honorable ami d'York-nord se trompe grandement. Je crains qu'il ne soit allé à mauvaise école et qu'il n'ait pris trop au sérieux les paroles de l'honorable député de Frontenac. Depuis qu'il est dans la vie publique mon très honorable chef (sir Wilfrid Laurier) s'est toujours efforcé d'unir les deux races dans notre pays. Il a consacré le meilleur de sa vie à cette tâche et je crois qu'il a réussi dans une grande mesure. Il a toujours dit, ainsi que le disait sir John A. Macdonald avant lui, qu'il voulait voir les deux races vivre sur un pied d'égalité dans ce pays. Aucune ne doit dominer sur l'autre; les deux doivent être sur un pied d'égalité. Je crois que mon honorable ami d'York-nord, qui s'énorgueillit de représenter un comté historique, qui a élu un jour l'honorable M. Lafontaine, devrait se dépouiller de ses préjugés et aller à meilleure école que celle qu'il paraît avoir fréquentée depuis quelque temps. Quelques organes conservateurs de la province d'Ontario ont cherché depuis quelques années à raviver le feu des préjugés de race. Ils s'y sont employés lors de la dernière élection générale, et ils s'y emploient encore présentement; mon honorable ami d'York-nord doit avoir été influencé par la lecture des journaux de Toronto. J'espère que lorsqu'il aura passé quelques années dans cette Chambre , il reviendra à des idées plus larges.

Je ne me propose pas, monsieur l'Orateur, de parler plus longuement. J'ai voté l'autre jour pour l'amendement proposé par mon très honorable ami, le chef de l'opposition. J'ai voté pour une marine canadienne. La politique de l'opposition est basée sur le même principe que celui de la loi de 1910. Nous n'avons pas changé. C'est la droite qui a changé. Notre politique est la même aujourd'hui qu'elle était en 1910, et je crois que c'est aussi la politique de l'amirauté, la politqiue qu'elle préférerait si on la lui offrait au lieu d'une contribution. Je considère que c'est la meilleure politique en Canada dont nous devrions avoir les intérêts à cœur avant toute autre chose. Nous avons un grand pays qui se développe très rapidement. Nous avons besoin de nos revenus pour son développement, mais en même temps, j'admets que nous devons dépenser une certaine somme pour la défense navale, comme pour la défense de terre, afin de préserver notre pays contre l'agression, et permettre à la prospérité d'augmenter.

Je suis en faveur de l'amendement proposé par mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff). Je crois que c'est l'une des plus grandes questions qui ait été soumises au parlement depuis la Confédération. En 1911, lorsque la convention de réciprocité fut faite entre les représentants du Canada et les Etats-Unis, les conservateurs qui étaient alors dans l'opposition voulaient l'appel au pays avant d'adopter la réciprocité. Ils voulaient que le peuple se prononçat. Cette question est tout aussi importante que la réciprocité et le peuple a tout autant le droit de donner son avis sur cette politique comme sur la convention de réciprocité. Le gouvernement dira peut-être qu'il a un mandat pour proposer cette politique.

Ainsi que mon honorable ami de Welland (M. German) l'a prouvé l'autre soir, le Gouvernement n'a pas de mandat direct. La politique de contribution n'a jamais été discutée devant le peuple. Le Gouvernement dit qu'il veut en appeler au peuple sur la question d'une politique permanente. Je prétends que la proposition actuelle est une politique permanente. Je prétends que cette contribution n'est que le premier versement de sa politique. Nous ne savons pas ce qu'il réserve ensuite. Ce sera peut-être d'autres contributions, ce que semble favoriser mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt) ou ce pourra être une contribution en marins. Dans tous les cas, je prétends que les relations du Canada avec l'Empire seront modifiées et que le peuple devrait avoir l'occasion d'approuver ou de désapprouver la politique du Gouvernement, ou celle de l'opposition. Quelques-uns préféreraient un plébiscite. Je crois savoir que quelques nationalistes préféreraient cela, mais je ne crois pas qu'ils soient nombreux maintenant si nous en jugeons par le vote de l'autre soir lorsque pas un d'eux n'a voulu voter pour l'appel au peuple. Mais le bruit court qu'un député nationaliste proposera un amendement demandant un plébiscite. Le Gouvernement ne semble pas être bien en faveur des plébiscites, mais supposons que nous en ayons un, je crois que chaque parti voudrait voir les amis de sa politique au pouvoir. Ceux qui préfèrent une marine canadienne voudraient voir monter au pouvoir un gouvernement qui est en faveur d'une marine canadienne, et ceux qui préfèrent une contribution, préféreraient garder le Gouvernement actuel au pouvoir, parce

qu'il est en faveur d'une contribution. Pour ma part je me propose de voter en faveur de l'amendement de mon honorable ami d'Assiniboïa, et j'espère que le Gouvernement finira par accepter la politique proposée dans cet amendement, et en appelera au peuple.

(Sur motion de M. W. S. Loggie (Northumberland, N.-B.) la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à minuit et trente-cinq minutes, samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 24 février 1913.

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

1re LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 122), présenté par M. Oliver, tendant à faire droit à Minnie Edna Brownell;

Le 2e (bill n° 123), présenté par M. Oliver, tendant à faire droit à Alfred Milton Durnam.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER MANITOBA-ONTARIO.

La Chambre se forme en comité pour la suite de la discussion du bill (n° 107), présenté par M. Carrick, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Manitoba-Ontario.

Sur l'article 8 (parcours de la voie).

M. LANCASTER: Il y a eu plusieurs changements de faits à cet article, et, pour que la Chambre sache ce que sont ces changements, j'aimerais à vous le lire tel qu'il a été modifié par le comité des chemins de fer:

La compagnie peut établir, construire et mettre en service une ligne de chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds et demi, à partir d'un point sur le lac Supérieur dans la ville de Fort-William, province d'Ontario; allant de là, par la route la plus praticable, jusqu'à un point sur le lac des Bois, à ou près Falcon-Island; de là, traversant le lac des Bois jusqu'à un point, par la route la plus praticable, dans ou près de la ville de Winnipeg, province du Manitoba, ainsi que d'une ligne d'embranchement à partir d'un point sur la ligne-mère dudit chemin de fer, à ou près le lac du Poisson-Blanc, dans la direction sud-ouest, jusqu'à un point sur la frontière internationale entre la province d'Ontario et l'état du Minnesota, à ou près le lac de la Pierre-à-Fusil, et aussi une ligne d'embranchement depuis un point sur la ligne mère dudit chemin, à ou près le lac Manitou, de là vers le nord jusqu'à un point sur le chemin de fer national transcontinental dans les limites du district de Kenora.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi, lequel subit sa troisième lecture et est adopté.

ADOPTION DU BILL RELATIF A UN BREVET DE L'HON. AMBROSE D. RICHARD.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité sur le bill (n° 100), présenté par M. Fowler, relatif à un brevet de l'hon. Ambrose D. Richard.

Sur l'article 1er (délai pour l'acquittement des droits).

M. NESBITT: Quelqu'un voudrait-il bien nous dire pourquoi on a laissé expirer ce brevet, et pourquoi on demande à en étendre la durée.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): L'auteur du projet de loi ne paraît pas être à son siège dans le moment. Si mon honorable ami a quelque objection particulière à soulever, nous laisserons le projet de loi en suspens.

M. CROCKET: C'est parce que les droits n'ont pas été acquittés que ce brevet est déchu. S'il n'a eu qu'un terme, il semble que ce soit dû à une omission, et la demande de renouvellement a suivi de bien peu l'expiration des six premières années. Le sous-ministre de l'Agriculture a déclaré devant le comité qu'il ne voyait pas d'objection à ce que le projet de loi fût adopté.

M. MACDONALD: Quel est l'objet du brevet?

M. CROCKET: Un mélange de peintures.

M. NESBITT: Sauf que je désapprouve ce mode de renouveler un brevet, je ne m'oppose pas à la chose. Il est de règle en pareil cas que l'on nous donne de bonnes raisons. Personne ne doit s'attendre de la Chambre qu'elle renouvellera un brevet en faveur de quelqu'un qui semble ne pas prendre assez d'intérêt à la chose pour se présenter devant nous et nous expliquer ce qu'il veut. Si un individu est trop soigneux pour s'occuper comme il le devrait d'un brevet qu'il a, je ne vois pas pourquoi nous interviendrions. Il y a dans le bill une disposition qui protège ceux qui les premiers ont fait usage de l'article, quels qu'ils soient. Je n'ai jamais pensé que nous devions renouveler un brevet qu'on a laissé tomber, sans que l'on nous donne de très bonnes raisons. Ici, on nous demande le renouvellement d'un brevet sans que l'auteur du bill y prenne assez d'intérêt pour venir expliquer à la Chambre pourquoi il devait l'être.

M. ROGERS: Afin qu'il n'y ait pas de malentendu, je dirai que mon honorable ami de King-et-Albert (M. Fowler) qui a charge de ce bill est malade depuis un mois; sans cela, je suis sûr qu'il serait à son siège. Je suis convaincu qu'il n'aurait pas demandé à la Chambre de renouveler ce brevet sans avoir de bonnes raisons pour le faire.

M. GRAHAM: Je suppose que le ministre de l'Agriculture, à qui incombe le soin de ces brevets, aura à prendre la responsabilité du présent bill. La chose relève de son ministère, et si, en l'absence de l'honorable député, il veut assumer la pleine responsabilité de cette affaire, je ne m'oppose pas à ce qu'elle passe; mais, cette responsabilité, il devrait, je pense, l'assumer comme chef du département.

L'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): Je dois dire que si la Chambre ne pouvait laisser passer ce projet de loi en particulier, elle serait en général inexcusable d'adopter aucune loi relative à des brevets. Tout en saisissant bien la force de l'objection que l'on élève contre le renouvellement d'un brevet en l'absence de celui qui a charge de la chose, il n'en est pas moins vrai que, depuis six ou sept ans, cette Chambre a peut-être adopté trente-quatre projets de loi de cette nature, et, je pense pouvoir dire sans me tromper que la plupart l'ont été dans des circonstances peut-être moins favorables. Si je ne m'oppose point à l'adoption de ce bill, c'est que ç'a été de la part des avocats qui avaient charge de l'affaire, quand les droits sont devenus exigibles en dernier lieu une pure inadvertance. Il y a à l'égard de beaucoup d'autres bills relatifs à des brevets de puissants motifs d'opposition; mais, ici, je ne vois pas pourquoi je m'élèverais contre ce bill, s'il n'est pas présenté d'objections plus sérieuses que celle de l'absence de l'honorable député qui en a la charge.

M. NESBITT: Il n'a été formulé aucune raison tendant à nous faire voir que ce projet de loi devrait être adopté. Il se peut, comme le dit le ministre de l'Agriculture (M. Burrell), que des projets de loi aient été votés dans des circonstances moins favorables que dans le cas actuel, mais aucun n'a dû être adopté avec moins de justification qu'ici. Dans le fait, il n'a été apporté aucune raison.

M. ROGERS: Il ne faut pas perdre de vue que le comité a donné son attention à la demande de ce projet de loi, et il s'est unanimement prononcé en sa faveur. Il doit avoir eu quelque renseignement à ce sujet.

M. NESBITT: En ce cas, le président du comité devrait être ici.

M. CROCKET: J'ai déjà dit qu'il s'agissait d'un oubli des avocats, et c'est à cause de cela que le comité a décidé de rapporter ce projet de loi, comme il l'a fait de toutes les autres demandes de cette nature ou à peu près. Eût-on payé les droits, le brevet existerait encore; mais, voyant que le retard apporté à l'acquittement de ces droits était dû seulement à un oubli, le comité décida de rapporter le bill à la Chambre. Personne ne peut en souffrir, puisque, comme d'habitude, réserve y est faite de l'intérêt des tiers. On ne saurait s'opposer à l'adoption de ce bill quand la Chambre en a maintes fois adoptés dans des cas où l'omission d'acquitter les droits était moins justifiable que dans le cas actuel.

M. MURPHY: L'honorable député voudrait-il bien nous dire si le ministère était représenté devant ce comité, et quelle attitude il a prise?

M. CROCKET: Le sous-ministre de l'Agriculture a déclaré que si un projet de loi méritait d'être favorablement accueilli, c'était bien celui-là. La demande a été faite, peu après l'expiration des six années.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL SUR L'ASSOCIATION DES COMPTABLES CANADIENS.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 88), déposé par sir Rodolphe Forget, à l'effet d'autoriser l'association des comptables canadiens.

Sur l'article 2 (objectifs et pouvoirs).

M. LEMIEUX: Je voudrais que le ministre de la Justice (M. Doherty) m'éclairât. L'autre jour, je me trouvais, par hasard, au comité des bills d'intérêt privé, quand cette question vint sur le tapis et comme elle se rattache à l'instruction publique, j'ai pensé que le Parlement n'avait pas le droit de légiférer en pareille matière. Il s'en suivit une discussion prolongée et plusieurs membres du comité partagèrent mon avis.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): L'honorable député prétend que ce projet se rattache à l'instruction publique; or, bien qu'il y figure une disposition relative aux examens, j'y cherche en vain d'autres articles se rattachant à l'instruction publique.

M. LEMIEUX: L'article 2 autorise les membres de l'association à établir des examens au besoin; à accorder des certificats de capacité à ses membres; à établir des classes de membres; à déterminer les droits, privilèges, termes et conditions at-

tachés aux dites classes. N'est-ce pas là empiéter sur l'instruction publique?

M. CROCKET: L'honorable député n'a pas sous les yeux le bill réimprimé. On a rayé du bill les dispositions "c" et "d" relatives à l'établissement de classes des membres, ainsi qu'à la définition des droits, privilèges, termes et conditions de ces classes.

M. LEMIEUX: Malgré cela, le projet de loi empiète encore sur l'instruction publique et, à mon avis, ne tombe pas sous la juridiction du Parlement. Je désirerais que le ministre de la Justice nous éclairât à cet égard, avant qu'on prenne une attitude définitive en l'un ou l'autre sens.

M. DOHERTY: A mon avis, le bill ne contient aucune disposition se rattachant à l'enseignement ou à l'instruction publique; il établit un type de capacité au sujet de la pratique de la profession de comptable, et décrète que cette association peut examiner les aspirants, et si le résultat de l'examen est satisfaisant, délivrer un certificat de capacité. En d'autres termes, le bill ne légifère nullement sur l'instruction à donner à qui que ce soit; mais on prend en quelque sorte, le produit fini, l'homme instruit qui se présente; et après l'avoir examiné, on lui donne un certificat de capacité attestant que, de l'avis des examinateurs, le candidat possède les aptitudes voulues pour la fonction de comptable.

M. LEMIEUX: A mon sens, il y a ici empiètement sur la juridiction provinciale. Le ministre de la Justice s'en souvient, lorsque le docteur Roddick était député ici, il saisit cette Chambre d'un projet de loi tendant à la réglementation de la profession médicale au Canada et il créa un conseil canadien autorisé, si je ne me trompe, à accorder des diplômes aux médecins, à la condition de subir certains examens. Seulement, il figurait dans ce projet de loi une disposition disant que le projet ne deviendrait en vigueur dans une province que lorsque la législature de cette province aurait accepté la loi fédérale.

M. CROCKET: L'article 11 réimprimé décrète:

> Rien dans la présente loi ne doit être interprété de façon à gêner ou à diminuer les lois sur la comptabilité présentement ou plus tard édictées par l'autorité législative de quelque province du Canada ou à donner aux membres de l'association le droit de se servir de quelque nom, titre, initiale ou description, comme comptable, en contravention desdites lois.

Le comité a pensé qu'il pourrait ainsi parer à toute possibilité de conflit entre les autorités fédérales et les gouvernements provinciaux.

M. LEMIEUX.

M. LEMIEUX: L'objection subsiste quand même. Le bill suppose que le Parlement a le droit d'accorder à l'association le privilège de délivrer des certificats, après l'adoption d'un certain système d'examens. A mes yeux, ce projet de loi semble dépasser notre juridiction. Il serait peut-être préférable de réserver ce bill, afin de permettre au ministre de la Justice de formuler une opinion plus élaborée que celle qu'ils nous a présentée cet après-midi.

M. DOHERTY: Je n'ai nullement visé à formuler une opinion élaborée et il est fort possible qu'après avoir étudié la question, mon opinion ne fut guère plus élaborée. Je ne saurais voir de force dans l'objection formulée par l'honorable député qui prétend que ce projet de loi touche à l'instruction publique.

M. LEMIEUX: Il ne s'agit pas d'enseignement supérieur.

M. DOHERTY: A mon avis, le bill ne touche nullement à l'instruction publique. Nous sommes en train de donner l'institution législative à une association et de l'autoriser à déterminer les aptitudes que doivent posséder les membres de l'association; voilà tout. Ce qui distingue ce projet du projet Roddick, c'est que ce dernier, si je ne me trompe, établissait certaines conditions après l'accomplissement desquelles l'aspirant serait autorisé à pratiquer la profession de la médecine dans les provinces. Comme il ne figurait dans le projet en question aucune disposition comme celle mentionnée par l'honorable député, le Parlement empiétait sur les droits de la province, en cherchant à déterminer les aptitudes de ceux qui doivent exercer l'art médical dans la province. Ici il ne figure aucune condition touchant la pratique de la profession de comptable; on peut devenir comptable, sans avoir jamais subi d'examen et la seule chose que nous réglementons ici est la situation des membres dans cette société de comptables. Nous nous bornons à autoriser les membres de cette association à déterminer les qualités et aptitudes requises pour devenir membres de la société. Bien que je ne sois en mesure de donner une opinion élaborée sur la question, je suis bien convaincu que ce projet de loi n'empiète nullement sur le domaine des législatures provinciales. Tout se borne à décider des aptitudes des aspirants au titre de membres de l'association.

M. EMMERSON: Dans ce projet de loi, je vois encore cette tendance à la centralisation qui se trahit ici en maints projets de loi. Le ministre de la Justice dit que ce projet n'empiéterait nullement sur les lois provinciales visant le même but. En réalité, cet empiétement existe. Souvent nous adop-

tons ici des lois se rattachant à la vérification des comptes et à l'attitude que doivent prendre les comptables autorisés. Les parlements provinciaux ont, par le passé, donné la personnalité civile à des associations de ce genre. Il en existe une dans chaque province, une autre pour l'Ontario et de fait, on trouve des sociétés similaires dans toutes les provinces. Quel est le but visé par cette demande d'institution? N'est-ce pas plutôt dans le but de faire figurer dans tout statut adopté ici une disposition se rattachant au comptable autorisé? Ce comptable autorisé relèverait-il de la juridiction fédérale ou des lois provinciales? Sans doute, s'il ne figurait pas de restrictions au texte, alors qu'il existe dans notre code pareille loi, il s'agirait d'un comptable soumis à la juridiction fédérale. En pareille circonstance, il y aurait empiétement sur les droits des comptables autorisés qui pourraient se réclamer de quelque association de juridiction provinciale, mais non pas de l'association en discussion; et dans cette mesure-là même, il y aurait empiétement sur leurs droits par le Parlement. Nous avons peut-être pareil pouvoir, ce dont je doute un peu; mais jamais le législateur n'a eu l'intention de conférer au Parlement fédéral le pouvoir d'empiéter sur les chartes provinciales.

M. DOHERTY: Le seul privilège qu'en obtient un individu en entrant dans cette société, c'est d'en devenir membre. Ces messieurs veulent se constituer en société, afin de donner plus de valeur à la comptabilité; ils désirent former une association d'individus qui atteignent le degré de capacités de la société à cet égard. D'abord, en premier lieu, ce bill décrète, dans son dernier article, que ses dispositions ne doivent pas porter atteinte ni se substituer à aucune loi provinciale actuelle ou future, de sorte qu'on a pris tout le soin voulu pour empêcher pareil empiétement. Remarquons, en outre, que ce même article interdit aux membres de la société de se servir de quelque nom, titre, initiale ou description, comme comptable, en contravention des lois provinciales.

M. PERLEY: Je pourrais peut-être donner ici les éclaircissements fournis au comité. D'abord, il existe au Canada plusieurs sociétés provinciales de comptables autorisés; il en existe dans toutes les provinces sauf le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. Le député de Westmoreland (M. Emmerson) a fait erreur en disant qu'il existait au Nouveau-Brunswick une association provinciale de comptables.

M. EMMERSON: A un certain moment, la législature provinciale fut saisie d'un bill en ce sens; mais je ne saurais dire si cette société s'est formée.

M. PERLEY: Il existe aussi, sous l'empire d'une loi adoptée en 1902, une association fédérale de comptables qui est presque une affiliation des sociétés provinciales. Personne ne saurait devenir comptable autorisé, au sens de l'association fédérale, à moins qu'il ne devienne membre d'une des associations provinciales; il devient *ipso facto* membre de l'association fédérale des comptables autorisés. Les messieurs qui demandent cette autorisation ne sont pas comptables autorisés. Ce sont des employés salariés, demeurant surtout à Montréal; ils sont vérificateurs ou comptables de quelques-unes de nos puissantes compagnies, comme celle du Pacifique-Canadien, la compagnie de navigation Richelieu-Ontario. On a mentionné les noms de deux ou trois grandes maisons de commerce comptant au nombre de leurs employés quelques-uns de ces comptables. Ce sont des hommes ayant acquis une grande expérience des affaires et qui touchent des appointements très élevés. Aujourd'hui ils forment sous ce nom même une association ne jouissant pas de la personnalité civile. Ces messieurs qui sont salariés voudraient que le Parlement leur accordât la personnalité civile, afin qu'ils puissent recevoir dans leur société des hommes de la même position par tout le Canada. On a prétendu, il est vrai, au sein du comité, que c'était là une question de juridiction provinciale et qu'il aurait fallu s'adresser à la législature provinciale pour obtenir l'autorisation désirée. Les comptables autorisés ont comparu devant le comité et se sont opposés à ce projet de loi dans sa rédaction primitive. Le Gouvernement suggéra alors que les comptables autorisés se consultent avec ceux qui demandent cette loi et d'en venir à une entente. C'est ce qu'ils firent, et le résultat est ce bill réimprimé auquel ont souscrit les comptables autorisés.

En vertu de ce bill les comptables n'ont aucun pouvoir sauf celui de décider qui sera membre de leur association. Le comité a prévu, par l'article 11, la protection absolue des droits provinciaux à ce sujet, c'est-à-dire:

Rien dans la présente loi ne doit être interprété de façon à gêner ou à diminuer une législation sur la comptabilité présentement ou ci-après édictée par l'autorité législative de quelque province du Canada, ou à donner aux membres de l'association le droit de se servir de quelque nom, titre, initiale ou description, comme comptable en contravention de ladite législation.

Ces comptables ne sont pas autorisés à se servir de l'expression "comptable autorisé" ou de quelques initiales employées par les comptables privilégiés et dont l'usage est limité par les lois provinciales aux comptables privilégiés.

Si les parlements provinciaux désirent modifier la loi à ce sujet à un moment quelconque, ils sont libres de le faire. Je ne veux pas prendre sur ce bill une position qui serait favorable à une opinion ou à une autre. Comme il est rédigé de nouveau, je ne vois pas qu'il puisse nuire à personne. Si notre Parlement adoptait une législation décrétant une audition de comptes par des comptables autorisés, ces messieurs n'auraient pas, par cette loi, le pouvoir de se servir de ce nom ou de faire ce travail. S'il y a quelque objection à ce bill il vaudrait mieux le laisser en suspens pendant quelque temps, jusqu'à ce que les membres de la Chambre aient l'occasion de l'étudier. Il me semble qu'il est sans danger et je ne peux pas comprendre que dans son état actuel il puisse porter préjudice à quelqu'un. Ces comptables sont désireux de voir adopter cette loi et je ne vois aucun motif particulier pour ne pas la leur accorder, mais dans les circonstances je serais d'avis qu'on laisse la proposition en suspens pour permettre de l'examiner plus complètement.

M. LEMIEUX: Je n'ai aucune objection à présenter contre ce bill ni aux comptables qui demandent l'adoption de cette loi. Je les connais presque tous et je suis bien certain qu'ils sont bien intentionnés, mais il me semble que nous ne pouvons pas laisser passer l'article 2 :

Les objets et pouvoirs de l'association sont de promouvoir par tous les moyens légitimes, la pratique de la comptabilité et pour lesdits objets:

a) D'établir tels examens qui peuvent être jugés à propos;

b) D'accorder des certificats de capacité à ses membres;

Je sais que certaines autres associations jouissent de ces pouvoirs, mais elles relèvent des législatures provinciales.

M. PERLEY: Mon honorable ami ne pense-t-il pas que l'article 2 remédie à cette difficulté et laisse la question entièrement dans le domaine des provinces? C'est dans cette intention que l'article 11 a été ajouté par le comité.

M. EMMERSON: Il me semble qu'il est absolument étrange, quand quatre ou cinq comptables de Montréal sont désireux de se former en association en vue d'établir un degré de capacité dans tout le Canada que dans le bill contenant cette proposition il y ait un article qui, d'après la prétention de mon honorable ami, supprimerait les pouvoirs conférés par l'article 2.

M. BENNETT (Calgary): Ce que ce bill a en vue, c'est de créer une association composée de quatre personnes demeurant à Montréal, province de Québec, et, dans ce cas, cela relève purement de la législature provinciale et le bill ne devrait pas être adopté par le Parlement. J'aimerais que le ministre de la Justice dise si notre Parlement devrait créer une association qui a un but purement provincial et qui est composé de quatre ou cinq personnes demeurant dans une province seulement.

M. MURPHY: Une des objections soulevées contre le bill par l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley), c'est que cette loi était demandée par des messieurs qui n'étaient pas eux-mêmes des comptables autorisés et qu'il y a déjà une société connue sous le nom de Association nationale des comptables autorisés. Si cela est exact, il me semble étrange—et j'y attire l'attention du ministre de la Justice —qu'un groupe qui ne renferme pas de comptables autorisés et dont tous les membres résident à Montréal, puisse recevoir le pouvoir de fixer un degré de capacité pour les comptables de tout le Canada. Je crois que c'est une des principales objection des membres de l'association nationale qui sont opposés à l'adoption de ce bill. Ces circonstances et le fait additionnel qu'il y a déjà une société fédérale empêchant la création d'une autre société ayant même juridiction, ont été étudiés et réglés par le comité, mais j'aimerais que le ministre de la Justice ait connaissance de ces faits en donnant son opinion.

M. PERLEY: Je dois dire que les représentants de la société nationale des comptables sont venus ici pour s'opposer au bill, tel qu'il avait été imprimé la première fois, et qu'une réimpression a été faite à la suite d'une entente entre la société nationale des comptables autorisés et les comptables qui demandaient cette loi. Après cela, le comité a pensé que si les comptables autorisés se considéraient comme protégés par la loi, il n'y avait pas de raison pour qu'on ne leur accorde pas ce qu'ils demandaient.

M. LEMIEUX: Si cette question n'affecte pas d'une façon vitale les droits provinciaux, certainement on ne pourrait pas soulever une grande objection contre l'entente conclue entre les parties, mais si le mal existe, n'est-ce pas préférable de le guérir maintenant?

M. DOHERTY: Je n'ai pas la moindre objection à permettre de laisser le bill en suspens. Répondant aux observations de l'honorable député de Calgary (M. Bennett), je dois dire qu'évidemment il n'y a pas le moindre doute que le Parlement ne peut pas autoriser une association ayant un but provincial seulement, mais je ne crois pas que par le fait que des personnes qui demandent une autorisation vivent toutes dans une province ou dans une ville, il s'en suit nécessairement que l'objet qu'a en vue cette association soit purement provincial. Je crois que nous pouvons bien é.ar-

ter la considération du fait que ces messieurs demeurent tous à Montréal. Toute la question se réduit à étudier l'objet de cette association. Le Parlement a, en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, les pleins pouvoirs d'accorder l'autorisation, sauf dans le cas où des pouvoirs exclusifs sont accordés aux provinces d'autoriser des compagnies ayant un but provincial. Tant qu'on ne nous démontrera pas que l'objet de cette association est purement provincial, je prétends que nous avons le pouvoir de l'autoriser. Un des arguments avancés pour prouver que le but de cette association est provincial, c'est qu'elle traite d'éducation et si j'ai bien suivi le raisonnement de l'honorable député de Calgary, il a prétendu que les opérations seraient limitées à la province.

M. BENNETT (Calgary): On lui accorde une existence comme association dans les limites de la province et par conséquent la législation est purement provinciale.

M. DOHERTY: Si les comptables obtiennent l'autorisation de leur association en vertu de ce bill, ils auront le pouvoir d'étendre leurs opérations partout où demeurera un de le leurs membres dans le Canada. Je ne comprends pas bien l'objection soulevée sur ce point par l'honorable député de Calgary. S'ils ont le droit d'étendre leurs opérations dans tout le Canada et ils auront ce pouvoir si nous les autorisons, il ne s'en suivra pas, s'ils n'exercent pas immédiatement ce pouvoir dans plus d'une province, que nous ne pouvons pas les autoriser.

M. EMMERSON: Si les législatures provinciales ont le pouvoir d'établir un degré de capacité dans la province et si ce bill n'a pas l'intention d'intervenir dans aucune législation provinciale faite à ce sujet, pourquoi nous demande-t-on d'autoriser la compagnie à fixer des degrés d'habileté et de compétence dans tout le Canada?

M. DOHERTY: Le seul degré d'habileté ou de capacité qu'elle ait le pouvoir de fixer, c'est le degré d'habileté ou de capacité exigé d'un membre de l'association.

M. EMMERSON: C'est une affaire provinciale alors.

M. DOHERTY: Si l'association a pour objet l'exécution de son objet dans tout le Dominion, alors toujours en admettant que ce n'est pas une question d'enseignement, son but ne serait pas purement provincial.

M. EMMERSON: Indirectement, cela touche certainement à une question d'enseignement.

M. DOHERTY: J'ai exposé mes vues sur le sujet. Je reconnais parfaitement que deux membres aussi éminents de la confrérie des avocats qui siègent en face de moi, ont autant et aussi complètement le droit d'exprimer leur opinion que moi-même et la Chambre est aussi libre d'accepter leur opinion que la mienne. J'ai exprimé cette opinion seulement parce qu'on m'a demandé de le faire, et non parce que je prétends avoir l'autorité particulière de parler "ex cathedra" sur ce sujet. Quant à l'établissement du degré de capacité, les promoteurs n'ont pas la prétention de le fixer pour d'autres que pour les membres de leur association. Mais comme on a demandé de laisser le bill en suspens, je serai très content de l'examiner attentivement.

M. LEMIEUX: Je n'ai pas besoin de dire que j'accepterai toujours de préférence l'opinion du ministre de la Justice à la mienne et j'espère qu'il ne pensera pas que je ne voulais pas accepter ses vues parce que j'ai demandé du délai pour examiner le bill. Quand l'honorable ministre aura examiné le bill plus attentivement, il pourra changer d'idées.

M. DOHERTY: Tant que nous vivons nous pouvons changer d'idées.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF A L'ASSOCIATION PROTECTRICE DES MEDECINS CANADIENS.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité sur le bill (n° 89), présenté par M. Chabot, pour constituer en corporation la Canadian Medical Protective Association.

M. BURNHAM: Il semble que ce bill dans sa forme actuelle a soulevé un grand nombre d'objections. Entre autres, M. Hamilton Cassels, de Toronto, l'avocat bien connu de Toronto, s'y oppose comme étant une atteinte aux droits provinciaux, bien qu'il ne représente pas le gouvernement provincial. Il dit aussi qu'il porte atteinte aux droits individuels et qu'il ne précise pas le fait qu'il s'applique seulement aux membres de l'association. En général, le bill semble mal rédigé. Le promoteur dit qu'il ne s'oppose pas à ajouter une disposition pour dire qu'il concerne seulement les membres de l'association autorisée. S'il y consent je n'ai pas d'autres motifs de m'opposer au bill.

M. CHABOT: Je suis bien prêt à ajouter que le bill concerne seulement les membres de la Canadian Medical Protective Association; il n'a pas été fait en vue des homéopathes, des ostéophathes ou des scientistes.

M. EMMERSON: L'article 2 de ce bill constitue une disposition absolument inacceptable. Il ressemble presque au bill que nous venons de discuter, puisqu'il a comme objet une intervention dans les affaires provinciales. C'est un autre exemple de la tendance dont j'ai encore parlé il y a quelques

instants et qui vise à centraliser les pouvoirs au Parlement du Canada. Il est évident que cette association est formée dans le but d'empêcher certaines choses qui pourraient se passer dans les provinces. Nous autorisons une association dont les membres seront répandus dans tout le pays; chaque sociétaire doit verser une contribution annuelle qui servira à intenter des poursuites judiciaires contre ce que l'association considérera comme une pratique non autorisée. Cette expression "pratique non autorisée" est très générale, Il existe différentes écoles de médecine, différents modes de traitements et, dans certaines provinces du moins, on est d'opinion qu'un malade devrait avoir plus de liberté que ne lui en accordent même les lois provinciales, dans le choix d'un mode de traitement.

Voici une institution fédérale dont le but évident est de combattre certaines lois qui pourraient être votées par les législatures provinciales. Nous ne devrions pas autoriser une association ayant un pareil objet en vue.

En vertu de l'article 4, la constitution, les statuts et règlements de la dite société non constituée en corporation deviendront la constitution, les statuts et règlements de l'association, tant qu'ils ne seront pas contraire à la loi. Cette manière de procéder est tout à fait irrégulière; nous marchons à l'aventure; nous incorporons dans une loi fédérales des statuts et règlements qu'une société quelconque a adoptés à une de ses réunions.

M. CROCKET: Marchons-nous plus à l'aventure que si nous autorisons l'association à adopter les statuts qui lui plairont?

M. EMMERSON: Certainement. Ces règlements deviennent la constitution de l'association et c'est de sa constitution qu'une association autorisée tire ses pouvoirs. Les règlements sont une chose bien différente; ils ne concernent que la régie intérieure et il n'est que juste qu'une association ait le droit de faire des règlements pour l'administration de ses propres affaires. Si nous adoptons l'article 4, nous fournissons à l'association tout le mécanisme qui lui permettra d'appliquer le paragraphe "b" de l'article 2 qui est ainsi conçu :

Encourager la pratique honorable et aider à la suppression et à la poursuite de la pratique non autorisée.

Il me semble que sous l'empire des lois provinciales qui confèrent presqu'un monopole, la profession médicale possède déjà tous les pouvoirs qu'elle peut désirer; beaucoup de gens dans le pays considèrent même que ces pouvoirs sont arbitraires; que, bien souvent, ils sont exercés, non dans l'intérêt du malade, mais dans celui de la profession et que si, par le présent bill, nous instituons une grande association s'étendant sur tout le pays et autorisée à intenter des poursuites pour faire respecter les dispositions des différentes lois provinciales, nous nous engageons dans une voie très aventureuse.

Dans le Nouveau-Brunswick cette question du traitement ostéopathique a donné lieu à de vives polémiques. Je n'ai pas la compétence voulue pour discuter la question, mais je sais que dans ma province ils sont par milliers ceux qui exigent ce traitement ou qui prétendent s'en bien trouver. Ils réclament comme un droit le privilège de le recevoir.

En vertu du présent bill, le Parlement fédéral érige en corporation une association dont les membres sont répandus dans tout le pays et sont tenus, en vertu de la constitution et des règlements, de verser une contribution au fonds commun. Je maintiens que ce bill constitue un empiétement sur les droits des citoyens des différentes provinces concernant le traitement médical qui doit leur être donné. Je considère ce genre de législation comme dangereux. Cette loi sera préjudiciable aux intérêts de la masse du peuple, sans compter qu'elle crée un monopole dont les pouvoirs se feront sentir, tantôt dans une province tantôt dans une autre, au détriment des droits individuels dans le choix d'un mode de traitement ou de guérison, en cas de maladie. Les craintes que certaines personnes ont exprimées à l'honorable député d'Halton (M. Henderson) me paraissent bien fondées. Je ne m'étais jamais occupé du bill avant d'avoir eu entre les mains la constitution, les règlements ou le rapport de la "Canadian Medical Protective Association". Avant d'avoir lu ce rapport, je n'avais aucune idée du but et de l'objet de cette association. Je considère le projet de loi comme dangereux et nous ne devons rien faire pour porter atteinte ou préjudice aux lois provinciales dans ces questions.

M. HENDERSON: Quand j'ai présenté une requête d'un certain nombre de mes électeurs, protestants contre l'adoption de ce bill, la semaine dernière, j'avoue que je n'étais pas du tout renseigné sur la nature et le but de cette association. Mais depuis que j'ai obtnu que le bill fût réservé pendant une semaine, je me suis mis en communication avec quelques-uns des pétitionnaires et ces derniers m'ont exposé leurs objections d'une manière plus précise. Leur principale objection est celle que vient de signaler l'honorable député de Westmoreland. Ils sont partisans de l'ostéopathie. J'avoue que je ne connais pas ce mode de traitement. Il peut être excellent et je n'en doute pas. Il y a quelques jours j'ai consulté un ouvrage médical et j'ai trouvé la définition suivante:

L'ostéopathie est la science et l'art de soigner et de guérir les maladie sans l'usage du scalpel ou des médicaments.

S'il y en a qui préfère ce traitement, je n'ai aucune objection à ce qu'ils soient relevés de l'obligation de se soumettre au scalpel ou d'avaler des drogues. Voici en quoi consiste la théorie:

Pour un osthéopathe, le corps est un merveilleux mécanisme et il le traite comme un mécanicien intelligent traiterait une machine délicate, dont il connaîtrait tous les détails.

Les ostéopathes disent encore:

La maladie est considérée comme un simple dérangement. Pour ramener la santé, il faut que les parties dérangées soient remises en ordre. L'ostéopathie professe que l'administration de remèdes, pour la guérison des maladies humaines, n'est pas scientifique

Je n'admets pas cette doctrine, mais c'est celle que prêchent les ostéopathes:

Le traitement pour la guérison d'une maladie consite dans la manipulation. En stimulant les nerfs, on provoque la contraction des muscles et une pression qui repousse le sang du cœur dans les veines. Les os peuvent servir de levier pour diminuer la pression sur les nerfs, les veines et les artères. Le patient est examiné du point de vue physique. Pour l'ostéopathe, il est une machine dérangée; grâce à sa connaissance des détails d'une machine humaine en santé, l'ostéopathe se croit capable de découvrir les dérangements qui causent la maladie. L'objet du traitement consiste à aider la nature à remettre en activité normales les parties malades. Le mode de traitement est une manipulation scientifique qui diminue la dislocation et fait disparaître le dérangement.

Dans la province d'Ontario et dans le petit comté que j'ai l'honneur de représenter, il y a un certain nombre de citoyens qui protestent énergiquement contre les dispositions de ce bill qui sont apparemment dirigées contre la pratique de ce traitement, et je suis fortement opposé au paragraphe "b" de l'article 2 qui permet à cette association d'aider à la suppression et à la poursuite de la pratique non autorisée. La partie du bill à laquelle mes commettants s'opposent plus particulièrement est celle qui autorise des poursuites contre les pratiques non autorisées.

Je crois que l'ostéopathie n'est pas autorisée. J'ignore aussi si elle est autorisée par le conseil médical de la province d'Ontario. Je suis porté à croire qu'elle pas autorisée et que si le présent bill est adopté, il portera un coup fatal à ceux qui pratiquent ce mode de guérison. Mes commettants prétendent qu'ils seront lésés dans leur liberté, s'il ne leur est pas permis d'employer un mode de traitement dans lequel ils ont confiance et c'est pourquoi je suis opposé à l'adoption de cette partie du bill. Une autre objection, c'est que le bill confère des pouvoirs extraordinaires à cette association.

M. EDWARDS: L'honorable député prétend-il que si quelqu'un croit pouvoir traiter toutes les maladies sans employer de remèdes, il doit être laissé libre d'agir à sa guise?

M. HENDERSON: Je n'entreprendrai pas de dire si cette théorie est bonne ou mauvaise, mais je répète que beaucoup de gens ont confiance dans ce mode de traitement et ne veulent pas être privés du privilège de se faire traiter de cette manière, en cas de maladie. Il y a quelques jours, alors que j'ignorais l'existence de ce bill, j'ai appris d'une source tout à fait compétente, qu'un médecin bien connu de Toronto, n'avait pas réussi à guérir sa femme d'une maladie dont elle souffrait. En dernier ressort il fit mander un médecin ostéopathe qui guérit la malade. Plus tard, le médecin de Toronto fut sévèrement blâmé par ses confrères. A son avis, ces reproches n'étaient pas mérités, mais ils font voir jusqu'où les médecins pourront aller, si ce bill est adopté. Ils nous font voir jusqu'à quel point les droits individuels seront méconnus si, dans l'état actuel des choses, un médecin est exposé au blâme, parce qu'il a recours à l'emploi de pratiques non autorisées pour obtenir la guérison d'un membre de sa famille, lorsque les autres traitements ont été impuissants.

Je considère que cet article du bill devrait être modifié. Je n'entreprendrai pas de dire dans quel sens, car je n'ai pas la compétence voulue pour proposer un amendement qui donnerait satisfaction à ceux qui ont confiance en ce mode de traitement. C'est aux promoteurs du bill à le rédiger de manière à le rendre acceptable et pour arriver à ce résultat, je crois qu'ils seront obligés de supprimer tout l'article complètement. Il y a encore certains autres articles auxquels je suis opposé. Je ne suis pas favorable à l'idée de conférer de pareils pouvoirs à environ huit cents personnes—C'est, me dit-on, le nombre de membres que compte cette association.

Non seulement on accorde aux huit cents personnes dont les noms sont mentionnés au premier article, en qualité de membres ayant demandé cette reconnaissance civile, tous les pouvoirs dont il est question à ce projet de loi, mais encore on décrète que tous les autres membres de la société qui, n'ayant pas encore été reconnue civilement, est désignée et connue sous le nom de l'association de protection des médecins canadiens, feront partie de la nouvelle institution. Je n'ai rien à redire contre ceux dont les noms figurent à cette requête pour la reconnaissance civile de cette société, mais il me semble que c'est agir d'une façon extraordinaire que de reconnaître en cette qualité environ huit cents personnes dont les antécédents nous sont parfaitement inconnus. Je me demande si l'honorable représentant de Westmoreland lui-même qui a reçu une copie de cette constitution, connaît ceux qui font partie de ces huit cents personnes

dont il est question. Je ne puis également accepter les autres dispositions, car j'estime qu'elles ne sont par trop restrictives. Je mentionnerais surtout, à ce propos, l'article 4 ainsi conçu:

Jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou abrogés par une assemblée générale de l'association, la constitution actuelle, les statuts et règlements de ladite société, non constituée en corporation, adoptés en août mil neuf cent un, et subséquemment modifiés, restent tant qu'ils ne sont pas contraires à la loi ou aux dispositions de la présente loi, la constitution, les statuts et les règlements de l'association.

Que connaissons-nous de "la présente constitution, des statuts et règlements de ladite société"? Il peut arriver qu'on en ait communiqué il y a deux heures à peine une copie à l'honorable député de Westmoreland, mais il n'a pas eu le temps, j'en suis à peu près certain, de les étudier à fond; d'autre part, nul membre de cette Chambre n'a eu l'avantage de se convaincre par lui-même de la nature et de l'objet de ces règlements, constitution et règles de l'association dont il s'agit. Tout cela me porte à croire qu'il est injuste de demander à cette Chambre d'inclure une disposition semblable à ce projet de loi. M'est avis que l'on n'observe pas en cette occurrence la coutume établie ici. Je ne sache pas que la Chambre ait jamais adopté de législation semblable. J'estime que nous devrions savoir exactement se que nous ferions avant d'adopter un projet de loi si exclusif et si draconien au cas où l'on y insérerait cette disposition. L'article 5 dit encore que "les officiers actuels seront maintenus à titre d'officiers de cette association". Qui sont-ils? J'avoue ignorer ce détail. J'imagine, cependant, que l'on doit nous renseigner tant soit peu sur ce détail. Cette disposition ajoute:

Avec tous les pouvoirs et autorités dont ils sont actuellement investis par lesdits statuts, règles et règlements existants de ladite société constituée en corporation jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par d'autres conformément à la constitution, aux statuts et aux règlements de l'association.

Je signale cette disposition en particulier, parce qu'elle comporte des énoncés qu'on ne peut accepter de prime abord, loin de là. Si l'on me permettait d'exprimer tout mon sentiment, je dirais que ce projet de loi ne contient aucune disposition que la Chambre devrait approuver. La requête qu'on m'a adressée me demande de combattre jusqu'à la moindre disposition de ce projet de loi. Je crois que c'est à ce point de vue que je dois me placer pour discuter cette question; parce que, si j'essayais moi-même de modifier ce projet de loi, je pourrais en rendre les dispositions pires qu'elles ne le sont maintenant, et Dieu sait qu'elles prêtent déjà à assez de protestations. On accorde trop de pouvoirs aux personnes en question, surtout en ce qui a trait aux détails que j'ai mentionnés. Je reconnais que nous ne pouvons pas ignorer complètement ceux qui s'adressent ainsi à nous et que nous devons leur accorder une certaine latitude. Si un homme ou si un membre quelconque de sa famille tombe malade, il est évident que nous ne pouvons pas lui dicter exactement la nature du traitement qu'il doit suivre lui-même, ou auquel doit se conformer son épouse ou ses enfants.

M. SCHAFFNER: Alors même que nous adopterions ce projet de loi, cet homme serait toujours libre de faire ce choix.

M. HENDERSON: J'aimerais connaître ce que signifie cette disposition qui accorde à l'association le pouvoir d'instituer des poursuites dans le but d'aider à la suppression et à la poursuite de la pratique non autorisée. Je ne crois pas que la pratique de l'ostéopathie soit autorisée par le conseil médical de l'Ontario. S'il en est ainsi, on peut instituer des procédures contre celui qui à Ottawa, à Toronto ou ailleurs dans cette province pratique ce système. C'est, pourtant, ce dont nous serions immédiatement menacés, si le Parlement adoptait ce projet de loi. Que les choses restent en l'état et il n'y a plus de péril sous ce rapport. Je crois qu'il nous incombe de protéger notre population en n'adoptant pas ce projet de loi. Voilà pourquoi je proteste énergiquement contre ce bill dont je me propose de combattre toutes les dispositions.

M. EMMERSON: Je demanderais au comité de prendre connaissance de ce qu'on se propose d'accomplir d'après ce projet de loi qu'on nous demande d'insérer dans les statuts du Canada; cependant, nous ne connaissons rien du contenu de ce bill; je propose donc que ce qui suit fasse partie des lois du Canada, si nous adoptons l'article 4 de ce projet de loi:

Nous estimons qu'il est de l'intérêt de la profession médicale au Canada que celle-ci forme une association dont le but soit de protéger ses membres présents et ceux qu'elle pourra compter à l'avenir qui peuvent être injustement assignés en justice pour pratique non autorisée. Le but de cette association est de protéger ses membres contre toute poursuite dans le cas où cette dernière semble à son avocat et procureur, ainsi qu'au comité chargé de ce soin, injuste, vexatoire ou frivole.

2. Cette association peut se former sous les nom et raison sociale de l'"association de protection des médecins canadiens".

3. Le bureau de direction comprendra un président, un vice-président, un secrétaire-trésorier et un procureur, lesquels seront élus pour un terme d'un an.

Cette constitution prévoit ensuite le paiement entre les mains du trésorier et les moyens que la société doit prendre pour assigner en justice, partout au Canada, celui de ses membres qui a enfreint ces règlements, que ce soit au Yukon ou dans

la province de la Nouvelle-Ecosse. On institue des poursuites au nom d'un individu quelconque, contre un médecin, sous le prétexte que le traitement ordonné par ce dernier n'a pas été efficace. Voici que toute l'association, d'une extrémité à l'autre du pays, doit prendre fait et cause pour l'inculpé. Cela peut sembler fort juste aux médecins qui font partie de cette association; cependant, j'affirme qu'on paraît se moquer du Parlement en lui soumettant un projet de loi qui laisse entendre des dispositions de cette nature, au lieu de les exposer au grand jour. Je ne veux pas employer des termes trop énergiques, mais j'affirme qu'il s'agit d'un projet de loi qui revêt un caractère d'injustice si flagrante que je suis en droit de me demander si jamais depuis que je siège en cette Chambre, on en a présenté un semblable.

Une VOIX: Oh!

M. EMMERSON: L'honorable député peut sourire, s'il le veut, mais quant à moi, j'envisage cette question au point de vue de l'intérêt public. Si ces gens-là veulent obtenir des privilèges spéciaux, pourquoi ne s'adressent-ils pas aux législatures provinciales? Ils viennent ici nous demander surtout d'établir, à leur avantage, des privilèges exclusifs. C'est traiter d'une façon un peu cavalière le Parlement que d'insérer à ce projet de loi tout ce qu'il semble bon à ces personnes de concevoir ou d'arrêter. S'il faut établir des coalitions pour protéger les membres de telle ou de telle profession libérale dans les cas de questions libres—et il s'en produit ici—que les intéressés s'adressent aux gouvernements provinciaux qui ont créé ces associations de médecins. Mon honorable ami de Halton (M. Henderson) a dit, avec raison, que ce projet de loi aura pour effet de mettre tout habitant de ce pays sur un pied d'infériorité vis-à-vis son médecin. Ce projet de loi est erroné, que l'on se place au point de vue des droits provinciaux ou à celui de la justice la plus élémentaire qu'on doit avoir pour le simple individu. Je ne veux pas qu'on interprète mes observations comme étant de nature à jeter du discrédit sur la profession médicale, mais je crois que les médecins ne devraient pas s'adresser à ce Parlement pour réclamer des droits et des privilèges qu'aucune classe de notre société ne sollicite. Ces gens-là n'ont pas le droit de demander au Parlement de les mettre en état, en qualité d'association embrassant tous les médecins du pays, d'assigner devant les tribunaux quelqu'un qui ne fait pas partie de leur groupe.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je crois que mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) et l'honorable représentant de Halton (M. Henderson) ont débattu cette question d'après l'idée tout à fait erronnée qu'ils se sont formée de ce projet de loi. Autant qu'il m'est possible de le comprendre, je crois que ce bill ne s'applique pas à une classe quelconque de la population qui a coutume de soigner les malades d'une façon qui diffère des principes suivis par ce que l'on pourrait qualifier "la vieille école de médecine". Si on lit ce projet loi de sa première à sa dernière ligne, on ne peut y trouver la moindre phrase qui permette à quelqu'un de supposer que l'homéopathie, l'ostéopathie ou toute autre école de praticiens se trouvera dans une situation différente après le vote du projet de loi. Le statut qui règlemente la pratique de la médecine relève des législations adoptées par les gouvernements des différentes provinces et ce projet de loi n'entend aucunement les modifier. Si je croyais un seul instant que ce bill eût pour résultat d'empêcher la pratique de l'ostéopathie au Canada, je le condamnerais sans hésitation aucune. Il m'est arrivé de me renseigner grandement sur les effets de la pratique de l'ostéopathie, puisqu'à deux reprises différentes j'ai agi en qualité d'avocat chargé de la défense d'un médecin ostéopathe au Nouveau-Brunswick, que la Chambre des médecins de cette province accusait d'exercer la médecine contrairement à la loi provinciale relative aux médecins. Dans chacun de ces deux cas le tribunal a décidé—et à bon droit, je pense—que l'accusé n'exerçait pas la médecine suivant les dispositions du statut du Nouveau-Brunswick. Je sais pertinemment que les ostéopathes sont aujourd'hui, aux Etats-Unis particulièrement, reconnus par les médecins qui appartiennent à l'école allopathique; un chirurgien éminent de Boston, qui est en même temps un spécialiste en ostéopédie, m'a déclaré qu'il n'hésitait aucunement à prendre l'avis d'ostéopathe au cours de sa pratique, et qu'il avait constaté qu'il l'avait fait avec avantage. Je n'appuierais pas ce projet de loi si j'imaginais un seul instant qu'il rendrait plus difficile qu'elle ne l'est aujourd'hui au médecin ostéopathe l'exercice de sa profession. Mes honorables amis de Halton et de Westmoreland se trompent du tout au tout s'ils lisent dans ce projet de loi quelque chose qui ne s'y trouve pas. Il semble exister une association composée d'un certain nombre de personnes et qui s'intitule: l'Association médicale canadienne qui, ainsi que son nom l'indique, est formée en vue de la protection des médecins du pays. Il ne se trouve aucune raison qui empêche ces personnes d'instituer, par l'intermédiare de cette corporation—à l'instar des autres sociétés de médecins des différentes provinces—d'assigner en justice, si elle en décide ainsi, toute personne qui exerce la médecine contrairement aux lois de la province où elle demeure. A différentes reprises, des associations qui s'étaient formées volontairement ont trouvé qu'il va-

lait mieux pour elles obtenir une charte et la reconnaissance civile: voilà pourquoi les personnes dont nous nous occupons maintenant se sont adressées à ce Parlement pour lui dire: jusqu'ici nous nous en sommes tenus à une association volontaire, mais nous demandons qu'on nous reconnaisse civilement, ce qui nous permettra de jouir des droits et privilèges qu'on accorde aux autres corporations constituées civilement. Je ne puis voir la moindre objection dans le cas qui nous est soumis. Si nous refusions une charte à ces personnes, je crois que nous agirions d'une façon inopportune et que nous tiendrions une attitude que ne nous permettent pas de prendre les arguments qu'on a invoqués ici et qui ne reposent sur aucune donnée sérieuse. Ce projet de loi ne contient pas une seule ligne qui rende plus difficile qu'il ne l'est déjà pour le médecin ostéopathe l'exercice de sa profession au Canada. Mon honorable ami (M. Emmerson) a signalé l'article 4 ainsi libellé:

La constitution, les statuts et règlements de la société, adoptés en août 1901, et modifiés depuis, s'ils ne sont pas contraires à la loi....

Je prie le comité de bien remarquer ces mots :

....s'ils ne sont pas contraires à la loi ou aux dispositions de cet acte, seront la constitution, les statuts et règlements de l'association.

Cet article du bill me paraît très anodin. Comme le cheveu dans la soupe, il ne fait ni bien ni mal. Les statuts et règlements actuels subsisteront tant qu'on n'en aura pas adopté d'autres; c'est là tout ce que cet article signifie. Si l'article n'est pas dans le bill—et il importe peu qu'il y soit ou n'y soit pas—les membres de la société n'auront qu'à se réunir après qu'elle aura été constituée en corporation et à adopter les mêmes statuts et règlements qu'ils avaient auparavant, pourvu qu'ils ne soient pas contraires à la loi ni aux dispositions de cet acte. S'il y en a maintenant qui y soient contraires, ils ne s'appliqueront pas, quand même l'article 4 aurait été adopté, parce qu'il y est dit en toutes lettres qu'ils ne s'appliqueront pas. Je serais le premier à m'opposer à un bill qui modifierait le statut de façon à rendre plus difficile à un praticien l'exercice de sa profession. Ce bill ne contient rien qui puisse avoir cet effet. Aussi je pense qu'il serait injuste de refuser, dans le présent cas, ce que nous avons accordé dans tant d'autres.

M. CHABOT: Je ne puis m'empêcher d'admirer la sollicitude et le dévouement de l'honorable député d'Halton pour le bien-être moral et physique de ses prudents et craintifs électeurs; je ne puis non plus m'empêcher d'admirer l'absolue confiance de l'honorable député de Westmoreland dans l'honnêteté, l'intégrité et les bonnes intentions des médecins en général, et ses craintes sérieuses à propos de choses qui n'existent vraiment pas ou n'ont aucunement rapport à l'association protectives des médecins canadiens ou au bill maintenant à l'étude. Ces honorables députés font erreur; ils ne paraissent pas saisir le véritable sens ni la portée du bill. Quand je l'ai présenté, j'ai expliqué tout cela à l'association; je lui ai dit que le bill avait pour objet d'encourager l'exercice honorable de la profession, de protéger, de prévenir, de prémunir ses membres—ceux-là seuls qui appartiendraient à l'association—contre les injustices, les traitements déraisonnables, les tentatives de chantage; de protéger leurs intérêts personnels tout en protégeant ceux de l'association elle-même, sans empiéter sur les droits d'aucune autre école, qu'elle soit homéopathique, ostéopathique ou scientiste.

Je rapperai à nos collègues que l'étude et l'exercice de la médécine sont régis par diverses lois provinciales, tandis que l'éthique médicale, gage du bien-être de notre profession, du maintien de sa dignité et de son rang, gardienne des règles qui doivent présider à son exercice, est purement conventionnelle et est mise en pratique au gré des médecins eux-mêmes. On pourrait probablement en dire autant des autres professions ou même des institutions commerciales. La société existant depuis dix ans et ayant efficacement travaillé au bien de ses membres, l'association protectrice des médecins canadiens ayant essentiellement pour objet de développer des sentiments de fraternité et de protection et non pas de rivalité agressive ou d'intervention déplacée, en outre, ceux qui demandent l'institution civile de cette société étant des hommes de haute réputation, des hommes honorables, et cette société étant similaire à la British Medical Protective Union, constituée en corporation dans la mère patrie, je ne vois pas pourquoi les honorables députés prendraient peur jusqu'au point de tirer de fausses conclusions, de soulever une tempête dans un verre d'eau, ni pourquoi ce bill ne serait pas adopté quand il a pour objet de protéger des hommes qui travaillent pour le plus grand bien du peuple, sans aucun désir d'empiéter sur les droits d'autrui, et qui rendent certainement au pays d'inestimables services.

M. STEVENS: Certains de mes commettants m'ont beaucoup parlé de ce bill. J'estime et j'admire tous les médecins que je connais. Quant aux écoles de médecine valant mieux que d'autres, c'est surtout matière d'opinion. J'ai à exprimer certaines idées dont la mise en pratique aplanirait peut-être les difficultés se rattachant à ce bill, si toutefois l'honorable député qui l'a présenté veut bien s'arrêter à les étudier. Au sujet de la protection et des avantages mutuels, il ne paraît y avoir

qu'une seule objection. La voici: l'association pourrait adopter des règlements susceptibles de nuire aux médecins qui n'en feront pas partie. C'est ce que le comité devrait songer à empêcher. Voici, par exemple, un cas dans ma province, il y a une puissante société médicale qui rend très difficile l'exercice de leur profession aux médecins originaires des autres provinces du Canada ou des autres parties de l'empire britannique, et un grand nombre de médecins de la province sont hostiles à cette société. Il y a au Canada des médecins qui ne voudraient pas devenir membres de la société. Les pouvoirs de cette collectivité, une fois organisée en vertu d'une loi canadienne seraient vraiment très étendus.

La société qui demande à être constituée en corporation représente une école de médecine, l'école dominante à l'heure qu'il est. Je crois qu'elle devrait être désignée. Ainsi, l'article 1er devrait dire: la société canadienne protectrice des médecins allophates, afin que le public sache que le projet de loi s'applique à cette école en particulier. Nous pourrions peut-être insérer dans le bill une disposition décrétant que rien de ce qu'il renferme ne s'appliquera aux écoles de médecine. C'est une simple idée que j'émets, car je n'ai pas tenté de rédiger un amendement.

L'objet est d'empêcher que le Parlement ne reconnaisse cette école de médecine, à l'exclusion des autres. A ce sujet, je pourrais signaler un fait. L'école des allopathes à très souvent recours aux pratiques des ostéopathes, des chiropathes et des disciples d'autres écoles. Ainsi, je connais un cas—dont un membre de la Chambre pourra donner les détails—où une petite fille a souffert de la paralysie d'une certaine partie du corps, peut-être par suite de négligence ou d'une cause dont on n'a pas tenu compte lorsqu'elle a été traitée. On ne s'en est aperçu qu'au bout de deux à trois mois, et le médecin de l'endroit a soigné l'enfant et à prescrit un traitement purement ostéopathique, bien qu'il fût appliqué par ses parents.

Les allopathes ont très souvent recours aux pratiques des autres écoles de médecine, et je crois que ces pratiques ont du bon. Je ne pretends pas savoir jusqu'à quel point nous pouvons appuyer leurs prétentions; quant à moi, dans ma famille, j'emploie toujours les méthodes de l'école dominante et elles m'inspirent pleine confiance. Toutefois, je soutiens que nous ne devons rien insérer dans le bill qui paraîtrait discréditer les autres écoles de médecine, et je crois qu'on peut donner ce sens au bill tel qu'il est rédigé.

M. NESBITT: Quelle partie du bill l'honorable député interprète-t-il de cette manière?

M. STEVENS: Dans le paragraphe "b" de l'article 2, je relève ces mots: "d'encourager la pratique honorable."

Les membres de cette Chambre qui sont médecins diront que la pratique honorable signifie la pratique basée sur les doctrines allopathiques. Si la députation trouve à redire à cette rédaction, je n'insisterai pas. Je n'émets pas cette idée pour jeter du discrédit sur cette école, mais je sens que ce serait là l'interprétation des profanes qui liraient le projet de loi et qui connaîtraient les membres de cette association médicale. Je suggérerais de remplacer ces mots par les suivants "d'encourager la pratique des doctrines allopathiques et de faire des recherches". Je retrancherais le reste: "et d'aider à la suppression et à la poursuite de la pratique non autorisée". Je ne suis pas d'avis qu'il appartienne à une école particulière de médecine d'entreprendre la suppression et la poursuite de ce qu'on appelle à l'heure qu'il est la pratique non autorisée. Il se peut que l'an prochain les législatures provinciales modifient leurs lois concernant les écoles ostéopathiques et homéopathiques, mais nous savons fort bien qu'aux Etats-Unis les disciples de ces trois écoles de médecine pratiquent leur profession sur une très grande échelle—beaucoup plus qu'en ce pays.

Je le répète, il se peut que les diverses législatures jugent à propos de modifier l'étendue des pouvoirs de ces différentes écoles. Je ne crois pas sage de la part du Parlement d'autoriser une autre école de médecine à supprimer la pratique non autorisée ou à aider à sa suppression. Si ce membre de phrase était complètement supprimé, l'un des principaux inconvénients du bill disparaîtrait. Autrement dit, nous devrions restreindre les pouvoirs de l'association à la protection de ses intérêts scientifiques. Je ferai observer que si tous les médecins faisaient partie de l'association et si les tribunaux étaient saisis d'un procès intéressant gravement l'un d'entre eux, il serait peut-être difficile de faire corroborer son témoignage par d'autres membres de l'association. D'un autre côté, cette association pourrait aider à traduire devant la justice tout médecin qui se livre à des pratiques illégales. Il me semble que le projet de loi, s'il est adopté tel quel, créera un pouvoir qui exposera à de grands dangers. Je répéterai ce que j'ai déjà dit et je proposerai de désigner l'école de médecine à laquelle le projet de loi a trait—l'association médicale canadienne de l'école allopathique—restreignant ainsi, dans une large mesure, les pouvoirs que le bill confère. Je modifierais aussi le paragraphe "b" de l'article 2, afin de n'autoriser l'association qu'à encourager les travaux scientifiques, et de ne pas lui permettre de supprimer et de poursuivre les autres écoles de médecine. Je ne demanderai pas au promoteur du bill d'examiner à la hâte l'opportunité d'insérer ces

dispositions dans le projet de loi, mais je suis d'avis qu'il y a lieu de les peser avec soin, vu que moi et d'autres députés avons entendu plusieurs objections à ce bill.

M. CHABOT: Vu que le paragraphe "b" de l'article 2 semble donner lieu à de fortes objections, je ne m'opposerai pas à ce qu'on modifie cet article en omettant tout ce qui se trouve après les mots " d'encourager la pratique honorable." L'idée qu'a émise le représentant de Vancouver (M. Stevens) d'ajouter un article décrétant qu'aucune disposition du bill ne s'appliquera aux écoles de médecine est une bonne idée, et je ne m'oppose pas à ce qu'il demande. Toutefois, je ne voudrais certainement pas changer le nom d'Association protectrice des médecins canadiens en celui d'Association protectrice des médecins allopathes canadiens. Je crois que cela n'est pas nécessaire, car l'école des allopathes est celle qui prédomine au Canada.

M. HENDERSON: Je ne comprends guère les explications du parrain du projet de loi au sujet de la modification qu'il propose au texte de l'article 2. Cependant, je ne crois pas qu'il doive retrancher du bill la mention de la pratique non autorisée.

M. CHABOT: J'ai dit que je le ferais, et j'ai émis l'idée de supprimer tout ce qui se trouve après le mot " pratique " dans le paragraphe "b".

M. HENDERSON: Je ne dis pas que le traitement ostéopathique soit une pratique illégale, mais c'est une pratique non autorisée. Je ne sache pas que la loi l'autorise —je comprends que cette pratique n'est aucunement autorisée; par conséquent, aux termes du projet de loi, ce serait l'une des choses que cette association tenterait de supprimer.

M. STEELE: Je regrette que certains membres de cette Chambre professent des opinions erronées au sujet de ce bill, hallucinations que, je le crains, ni les allopathes, ni les oméopathes, ni les adeptes de la science chrétienne, ni aucune autre école de médecine ne réussira à faire disparaître. Je crains qu'il ne cherchent dans ce bill quelque chose qui ne s'y trouve pas. On ne saurait soumettre à la Chambre un projet de loi qui ne prête le flanc à des objections et dans lequel certains députés ne verront pas quelque chose qui ne s'y trouve réellement pas. Le présent bill tend à constituer en corporation un groupe d'hommes dont quelques-uns, au moins, sont du nombre des principaux citoyens du Canada. Lorsqu'il s'oppose à la constitution en corporation de huit cents personnes, le député de Westmoreland ne devrait pas oublier que presque chaque jour, au Canada, on accorde des droits civils à des sociétés qui ne comptent que des hommes de paille. Je crois qu'on aurait raison de s'opposer à cette pratique, mais je ne conçois pas qu'on puisse soulever d'objection lorsque des personnes qui font connaître leurs noms se présentent devant la Chambre et demandent à être constituées en association comme représentant un groupe.

Quels sont les objets du bill? C'est ce qui prime tout. Cette société existe depuis plusieurs années. Son premier objet, mentionné dans le bill, est:

De soutenir, de maintenir et de protéger l'honneur, la réputation et l'intérêt de ses membres.

Peut-on trouver à redire à cela? Un profane, comme un médecin, peut être frappé de la nécessité de protéger l'honneur, la réputation et l'intérêt des membres d'une société; et j'insisterai sur l'honneur et la réputation. A notre époque, où parfois des poursuites sont intentées contre des médecins dans un but de chantage, une telle protection devient très nécessaire, et ce chantage est de plus en plus fréquent en ce pays. Le deuxième objet est:

D'encourager la pratique honorable.

Il arrive peut-être rarement que la Chambre entende des membres d'une profession demander à être constitués en corporation afin d'encourager la pratique honorable. Peut-on s'y opposer?

M. HENDERSON: Non.

M. STEELE: (Lisant):

Et d'aider à la suppression et à la poursuite de la pratique non autorisée.

Peut-on trouver à redire a ce dessein? Si nous cherchons dans le bill quelque chose qui ne s'y trouve pas, on pourra peut-être soulever des objections, mais les législatures provinciales déterminent quelle pratique est autorisée et quelle pratique ne l'est pas.

M. NESBITT: Les législatures défendent-elles le traitement homéopathique?

M. STEELE: Non; de fait, elles le reconnaissent. Ainsi dans le conseil médical d'Ontario, il y a plusieurs représentants du groupe des homéopathes.

M. NESBITT: Cette disposition ne s'appliquera pas à eux, n'est-ce pas?

M. STEELE: Non, elle ne vise personne. Il n'est conféré à cette société aucun droit que ne possèdent pas tous les citoyens ou tous les médecins. Tous les membres de la profession médicale ont le droit d'aider à la suppression ou à la poursuite de la pratique non autorisée. On se demande même s'il n'est pas du devoir de tous les citoyens d'aider à la suppression de tout ce qui n'est pas autorisé dans la profession médicale, ou dans toute autre. Les mots "non autorisée" sont peut-être mal choisis. Le mot "illégale" n'aurait pas donné lieu à

la même objection, car nous savons que de nos jours, dans la profession médicale, il y a nombre d'hommes qui se livrent à la pratique illégale. De temps à autre des médecins sont poursuivis pour s'être livrés à la pratique illégale. Est-ce un déshonneur de demander l'adoption de lois organiques afin de supprimer la pratique illégale? Le bill confère à ces personnes le pouvoir d'aider par tous les moyens à la poursuite de ceux qui se livrent à la pratique illégale. Les mots "non autorisée" mettent la "pratique criminelle" au nombre des pratiques illégales non autorisées. A cet égard, l'objet de l'association est excellente et la députation ne comprend probablement pas aussi bien que la profession médicale, la nécessité de cette prescription. De fait, nous regrettons de ne pouvoir pas aller plus loin et atteindre ceux qui sont primitivement responsables de quelques-unes des pratiques illégales auxquelles les médecins sont tentés de se livrer.

De prêter son avis et son concours, de défendre et d'aider à la défense des membres de l'association dans les cas où des poursuites injustes seraient intentées contre eux ou les menaceraient.

On ne refusera pas ce droit à un groupe d'hommes qui viendra le demander à la Chambre, surtout lorsque les mots "poursuites injustes" sont ajoutés au bill. Il serait étrange que la Chambre refusât aux médecins de ce pays le droit de protéger l'un d'eux contre des poursuites injustes, et ces poursuites ne sont pas rares, tant s'en faut. Elles seraient beaucoup plus fréquentes, si des gens irresponsables voyaient la chance d'obtenir quelques centaines ou quelques milliers de dollars d'un médecin, soit par le règlement d'un procès, soit par l'éveil de la sympathie d'un jury afin d'obtenir des dommages-intérêts. C'est un droit qu'on accorderait à tout groupe de personnes.

Le bill ne confère pas aux médecins le droit d'enseignement; s'il le faisait, plusieurs des objections qui ont été soulevées auraient leur raison d'être. Il ne leur confère ni le droit ni le pouvoir de se mêler de l'instruction de la profession médicale ou de l'autorisation de pratiquer cette profession.

Le mot cercle donnerait probablement une meilleure idée de la société. Ces personnes demandent, pour bien dire, la constitution en corporation d'une association médicale pour des fins sociales et commerciales, et si leur demande est accordée, les droits ou les privilèges des autres citoyens ne seront aucunement lésés.

M. SUTHERLAND: Le parrain du projet de loi a fait une déclaration, mais même après cette déclaration, nous n'avons pas compris l'objet du bill. Un autre membre de la profession médicale a pris la parole, et je crois qu'il nous a mieux renseignés concernant le projet de loi, surtout en ce qui a trait au paragraphe "c" de l'article 2:

De prêter son avis et son concours, de défendre et d'aider à la défense des membres de l'association dans le cas où des poursuites injustes seraient intentées contre eux ou les menaceraient.

Je ne crois pas qu'il y ait un groupe d'hommes qui occupent un rang plus élevé que ceux qui font partie de la profession médicale, et je suis d'avis que la législation des diverses provinces a conféré beaucoup de pouvoirs aux médecins. La loi médicale d'Ontario donne au collège des médecins et des chirurgiens de la province des pouvoirs presque absolus. Le gouvernement de cette province a apparemment eu beaucoup de confiance dans ceux qui font partie de la profession médicale. Mais il y en a d'autres que les médecins dont il faut tenir compte.

Les dernières paroles du représentant de Perth-sud (M. Steele) nous porteraient à croire qu'il n'y a pas le moindre danger que quelqu'un ait à souffrir des actes d'un médecin. Malheureusement, il n'y a guère un seul membre de cette Chambre qui ne se rappelle des cas où, par suite de pratiques illégales ou l'incurie de la part d'un médecin, quelqu'un ait eu à souffrir, peut-être toute sa vie durant; pourtant vous vous proposez de constituer en corporation une association dont l'objet principal est de protéger ses membres dans le cas où des poursuites injustes seraient intentées contre eux ou les menaceraient.

L'honorable député insiste sur le mot "injuste". Avant que le jugement soit rendu, qui décidera si la poursuite est injuste et dans l'intervalle, l'association défendra le médecin. C'est là l'un des objets de sa constitution en corporation. Je crois que la Chambre devrait étudier cette question très attentivement. J'ignore ce que renferme le règlement de l'association que l'article 4 nous demande d'approuver. A mon avis, ce règlement devrait être remis à tous les députés avant que le comité adopte le bill. Je suis certainement d'avis que le paragraphe "c" est encore plus répréhenseible que le paragraphe "b" de l'article 2 qui autorise l'association à aider à la suppression et la poursuite de la pratique non autorisée.

Si les écoles de médecine en question n'étaient pas autorisées dans la province, il y aurait peut-être lieu de refuser de les reconnaître, mais je ne conçois pas pourquoi une société médicale d'une province ne serait pas en mesure de défendre l'intérêt de ses membres sans une loi constituant en corporation un groupe d'hommes qui, pourrait-on dire, se protègeront contre les poursuites ou contre la pratique illégale, et qui se seront peut-être

exposés à des poursuites en réclamation de dommages-intérêts.

Si la personne voit qu'au lieu d'un seul individu qu'elle croit coupable, elle sera obligée de lutter contre une corporation forte composée de tous les médecins du pays, possédant tout l'argent nécessaire pour combattre ces poursuites, je crois qu'elle s'apercevra qu'elle est traitée avec injustice. Je crois que nous devons bien mûrir cet article du bill, de même que l'article 4; et je crois que les règlements de l'association, mentionnés dans ce dernier article, devraient être portés à la connaissance de tous les membres de cette Chambre, avant que nous adoptions ce bill.

M. KNOWLES: Tout membre de cette Chambre a le droit, je crois, d'exprimer son opinion sur un bill de ce genre, et je veux exprimer la mienne. A mon avis la profession médicale n'a pas besoin de privilèges plus grands que ceux qu'elle possède déjà; ce qu'il lui faut ce sont des règlements plus sévères. Je crois que si un médecin, ou un groupe de médecins employait son énergie à empêcher les actes de chalatanisme, que commettent plusieurs médecins malhonnêtes, ce serait beaucoup mieux.

Une VOIX: C'est ce que nous voulons faire.

M. KNOWLES: Je crois que l'objet de ce bill est d'accorder plus de protection à la profession médicale, et tend à faire croire aux membres de cette profession qu'ils sont appuyés par une institution puissante créée par acte spécial du Parlement. Je suis certain qu'il n'y a pas un membre de cette Chambre qui n'ait le plus profond respect pour un médecin honorable, mais je ne connais pas de champ où il y ait plus de place pour un homme malhonnête que la profession médicale. Ainsi que l'honorable préopinant vient de le dire, il y en a bien peu de personnes qui connaissent pas tous les maux qu'un malade qui se confie aux soins d'un médecin peut souffrir si, dans l'exercice de sa profession, ce médecin se montre malhonnête ou négligent. Les exemples sont nombreux, et je suis certain que plusieurs membres de cette Chambre pourraient en donner. Ils sont si nombreux que l'on s'étonne réellement qu'un grand nombre de médecins ne soit pas des charlatans. Il y en a certainement plusieurs qui ne sont pas des charlatans, et je fais exception pour l'honorable député qui a présenté ce bill, car je me mettrais sous ses soins en toute confiance, mais je dis que nous savons tous que le corps humain, la constitution de l'homme, est une chose trop importante pour être confié aux soins d'un homme qui n'a pas les connaissances voulues. Si nous n'étions pas certains de cela, nous ne parlerions pas comme nous parlons cet après-midi, et je crois qu'il est de notre devoir de faire en sorte, dans l'intérêt même de la profession médicale, que ces médecins malhonnêtes soient connus. Nous savons tous que quelquefois un médecin est négligent. Il est ou pressé ou il veut aller prendre une partie de poker, ou un autre amusement quelconque (Exclamations). Oui, il y en a comme cela. Mon honorable ami ne niera pas que plusieurs membres de la profession médicale sont pressés et ne mettent pas suffisamment d'attention à faire leur diagnostique. Un médecin croira avoir reconnu la maladie, tandis qu'il ne la connaîtra pas du tout. Il n'y a aucun doute que cela arrive tous les jours, et ce médecin trompe le malade qui s'est confié à ses soins. Je ne parle pas de tous les membres de la profession médicale, mais je dis que pour le bien même de la profession on devrait donner au public de plus grandes sauvegardes. Vous allez consulter un médecin qui vous examine et vous dit qu'il connaît votre maladie, tandis qu'il vous trompe tout le temps. Vous allez trouver un autre médecin, et il vous dira que vous avez besoin d'être traité d'autre façon, et il vous fera payer double prix pour cacher les fautes du médecin qui vous aura soigné avant lui. Ce serait une bonne chose s'il y avait un médecin ayant assez de talent et d'énergie pour protéger le public contre cette catégorie de médecins. Je ne veux pas du tout attaquer la profession médicale; je veux seulement appeler l'attention de la Chambre sur un danger public, et je crois qu'il appartient aux membres mêmes de la profession médicale d'éloigner ce danger dans leur propre intérêt, et que ce serait mieux que d'unir leurs efforts pour créer une corporation puissante capable de protéger un médecin qui ne le mérite pas.

M. NICKLE: Ainsi que l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) l'a dit, tout membre de cette Chambre a le droit de faire prévaloir son opinion sur ce bill, mais sans vouloir être satirique ou lui être désagréable, je me permettrai de dire qu'il a été singulièrement malheureux d'avoir été en contact avec des médecins de ce genre. Mon expérience a été tout autre, et c'est sur cette expérience que je me fonde. Lorsque ce bill m'a été remis, j'ai pensé d'abord qu'il était un peu draconien, et j'ai écrit immédiatement à un médecin de la ville où je demeure, dont le nom est bien connu dans tout le pays, mais que je ne tiens pas à faire connaître pour lui demander de m'envoyer une copie de la constitution et des règlements de l'association, en même temps que des explications sur l'objet de ce bill. Sans hésiter il m'a envoyé une brochure qui porte pour titre:

Association protectrice des médecins canadiens—Onzième rapport. Edmonton, août 1912.

Dans cette brochure je vois que l'association comprend huit à neuf cents membres,

et que ce prétendu club a été fondé en 1901, à la suite d'un rapport du comité de défense médicale, présenté à la trente-quatrième assemblée de l'association médicale canadienne, tenue à Winnipeg en août 1909. L'honorable député d'Oxford a appelé l'attention de la Chambre sur le fait que le paragraphe "c" de l'article 2 du bill dit que l'objet de l'association de protection médicale canadienne est:

De prêter son avis et son concours, de défendre et d'aider à la défense des membres de l'association dans le cas où des poursuites injustes seraient intentées contre eux ou les menaceraient.

L'honorable député d'Oxford s'est demandé quel sera le juge qui décidera si les poursuites sont injustes. Un des objets de l'association est défini comme suit dans les règlements:

De protéger ses membres contre des poursuites, lorsqu'il semble à son avocat ou procureur, de même qu'au comité chargé de ce soin, que ces poursuites sont injustes, vexatoires ou frivoles.

Tel est le tribunal qui décidera si les poursuites sont injustes, et je crois que c'est un des bons côtés du bill. Les avocats savent par expérience que plus le médecin est malhonnête, plus il se défend; plus le médecin occupe une position élevée dans la profession médicale, plus volontairement il cède, car un procès lui cause toujours un tort dans l'opinion publique. L'objet de cette association est de faire examiner par un comité les actes des médecins membres de l'association, afin de voir s'ils se sont conduits comme ils le devaient, et lorsque le comité constatera qu'un médecin a mal agi, je crois qu'il lui conseillera toujours d'offrir des dédommagements.

M. SUTHERLAND: Pourquoi le bill ne le dit-il pas?

M. NICKLE: Le bill le dit, lorsqu'il donne force de loi à l'un des règlements de l'association qui dit exactement cela. Le règlement se trouve par le fait incorporé dans le bill.

M. LANCASTER: L'association peut abroger ce règlement dès demain.

M. NICKLE: Toute association a le droit de rapporter ses règlements.

M. MORPHY: Pourquoi ne pas incorporer alors les règlements dans le bill?

M. NICKLE: On pourrait incorporer les règlements dans le bill, mais cela causerait des embarras lorsqu'on voudrait les modifier. Je ne sais pas si l'honorable député d'Ottawa (M. Chabot) acceptera ou non la proposition que je veux faire, et qui répondrait, je crois, à l'objection offerte au sujet de l'article 4, que nous adoptons certains règlements que nous ne connaissons pas, et auxquels nous donnons force de loi, lorsqu'on allègue que cette Chambre ne devrait pas donner force de loi à des règlements qu'elle pourrait ne pas approuver si elle les connaissait, et je proposerais de rayer l'article 4 et de lui substituer l'article suivant:

L'association pourra, en assemblée générale, adopter des règlements pour se gouverner, pourvu qu'ils ne soient pas contraires à la loi ou aux dispositions de ce bill, et l'association pourra aussi modifier ses règlements, sujets aux mêmes conditions.

Si nous adoptions cet article en place de l'article 4 actuel du bill, cette Chambre ne sanctionnerait pas alors les règlements de l'association. Elle constituerait simplement en corporation civile une association avec le pouvoir général de protéger ses membres lorsqu'ils seront poursuivis d'une façon vexatoire et les seuls règlements qui auront force de loi seront ceux qui seront adoptés par la suite.

Je comprends que l'on se propose de modifier le paragraphe "b" de l'article 2 en rayant tous les mots après le mot "pratique". Si on ne donne pas suite à cette intention, je proposerais que le mot "non autorisé" soit changé pour le mot "illégal". D'après la loi actuelle d'Ontario, l'osthéopathie n'est pas autorisée, mais ce n'est pas une pratique illégale, et si les seules pratiques autorisées sont l'homéopathie et l'allopathie, on pourra peut-être interpréter ce bill, si l'on conserve le mot "non autorisé", comme permettant de poursuivre les ostéopathes, ou ceux qui ne sont ni homéopathes ni allopathes. L'honorable député d'Ottawa m'assure que ce n'est pas l'intention de ceux qui demandent ce bill, et je lui demanderais s'il ne consent pas à rayer les mots qui suivent le mot "pratique", de remplacer le mot "non autorisé" par "illégal", ce qui, je crois, répondra aux désirs de mon honorable ami d'Halton.

M. HENDERSON: Je ne ferai pas d'objection au changement, parce qu'une pratique non autorisée et une pratique illégale sont deux choses différentes. Je ne crois pas que l'ostéopathie soit une pratique illégale, mais elle n'est pas autorisée par la loi. J'espère m'être bien fait comprendre.

M. NICKLE: Tel que le bill est libellé présentement, toute pratique médicale non autorisée pourra être poursuivie, mais l'association, si elle obtient la charte qu'elle demande, ne pourra poursuivre qu'une pratique illégale de la médecine, ou contraire au lois de la province dans laquelle le médecin pratique. Je suis certain qu'aucun membre de cette Chambre ne veut se faire le défenseur de ce qui est injuste ou illégal.

M. KNOWLES: L'honorable député (M. Nickle) a inféré de ce que j'ai dit que j'avais eu à faire avec des membres indignes du corps médical. Ce n'est pas du tout ce

que j'ai dit. Tous les médecins avec qui j'ai eu à faire étaient au-dessus du soupçon.

M. EMMERSON: Le règlement reproduit dans cette petite brochure peut contenir beaucoup de choses très acceptables, mais cela ne doit pas empêcher le comité d'y aller avec circonspection. Prenez, par exemple, le paragraphe 12:

Il sera du devoir du comité de suivre l'instruction d'une cause par les divers tribunaux jusqu'à ce qu'un jugement équitable ait été rendu, si, de l'avis de l'avocat, telle ligne de conduite est considérée judicieuse. Dans aucun cas l'association ne pourra transiger?

En voici un autre:

Dans le cas d'action intentée contre un membre de l'association protectrice pour pratique illégale de la médecine, le défendeur pourra communiquer les faits au secrétaire qui de son côté en donnera connaissance au comité, sur quoi ledit comité soumettra la cause à l'avocat, lequel décidera de la nature de la défense, si toutefois il y a lieu de contester les allégations de la poursuite.

En somme ce projet de loi est un bill pour l'établissement d'une coalition en vue de défendre et de protéger les praticiens qui peuvent ou non s'être trompés.

M. EDWARDS: Où trouvez-vous cela dans le bill? Vous ne trouverez rien de tel dans le projet de loi, et vous ne trouverez rien de tel dans la publication dont vous venez de lire un extrait.

M. EMMERSON: Je me demande si l'honorable député est médecin ou dentiste

M. SCHAFFNER: Il est médecin et bon médecin.

M. EMMERSON: Dans ce cas je trouve amusante son assertion que je ne saurais trouver rien de tel nulle part. L'article 4 du projet de loi donne comme annexe au bill le document en question et tend à y donner force de loi. Le 1er article du règlement déclare que cette association a pour fin de protéger ses membres contre toute poursuite, qui, de l'avis de ses avocats et des membres du comité, paraît injuste, vexatoire et frivole.

M. EDWARDS: C'est exactement la fin de ce projet de loi.

M. EMMERSON: On a beau faire des réserves, tout sera laissé à la discrétion de certaines personnes. En ce qui regarde la nature de la décision à prendre, le comité et son avocat seront influencés par les représentations de l'inculpé. J'ai traité cette question en faisant abstraction des personnes. Je ne m'attaque pas au corps médical, mais je ne suis pas disposé à donner à aucun groupe d'hommes dans la chrétienté les pouvoirs qu'on voudrait conférer dans le cas actuel. Si vous ne restreignez les attributions, tout pouvoir dégénère en tyrannie, et on ferait de ces privilèges un usage tyrannique. Les victimes ou prétendues victimes de ces pratiques, qui peuvent elles-mêmes avoir contribué à leur propre malheur, seraient peut-être disposées à mettre le praticien en cause; mais si elles constatent qu'il a l'appui d'une association de cette sorte se ramifiant d'une extrémité à l'autre du Dominion, fort peu de poursuites seront intentées. Le corps médical, en établissant cette association, jette en réalité les bases d'une société d'assurance ou de garantie contre les poursuites judiciaires. Il peut y trouver son avantage, mais qu'en résultera-t-il au point de vue de l'intérêt public? Quelqu'un se plaint d'avoir souffert un préjudice, d'autre part les déclarations du praticien font croire au comité que tout s'est fait régulièrement, qu'on a eu tort d'intenter la poursuite, qu'il est en butte à des persécutions. Le comité le croit sur parole et décide de plaider à l'action. L'entente c'est qu'il plaidera la cause devant tous les tribunaux du Canada, jusque devant la cour suprême et le conseil privé. Où est celui qui va entreprendre la lutte contre une coalition de cette sorte? C'est là une coalition que légalise le Parlement fédéral, et cette coalition a pour but de soustraire des particuliers dans les diverses provinces à l'application des lois provinciales.

M. THOMPSON (Yukon): Comment cela peut-il faire échec à l'application des lois provinciales?

M. EMMERSON: C'est là un projet de loi qu'il y aurait lieu de soumettre à une législature provinciale.

M. THOMPSON (Yukon): Alors, il ne contrevient à aucune législation provinciale en vigueur?

M. EMMERSON: Pas que je sache.

M. EDWARDS: Une législature provinciale pourrait-elle convenablement voter une telle loi?

M. EMMERSON: Oui, dans les limites de la province. Mais je dis que notre Parlement ne saurait légitimement créer un tel corps, vu qu'on cherche par ce moyen à se soustraire à l'application des lois provinciales en matière de droits civils. Vous êtes à créer une vaste coalition sous l'empire d'une loi du Parlement fédéral. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il serait inconstitutionnel pour notre Parlement de légiférer dans ce sens, mais je suis porté à croire qu'un tel projet de loi constitue un empiétement sur les droits des législatures provinciales. Ce n'est pas au point de vue de la constitutionnalité de la mesure que je me place en ce moment; ce qui me préoccupe, ce sont les situations respectives du corps médical et du simple citoyen. Je n'ai absolument aucun grief contre le corps médical et je mets la plus grande

impartialité dans l'examen de la question. Si cette demande était faite dans l'intérêt du corps des avocats, je la trouverais encore plus fâcheuse.

M. LANCASTER: A votre avis, il ne faudrait pas y voir une entreprise d'intérêt général pour le Canada?

M. EMMERSON: Il faudrait, suivant moi, la déclarer œuvre pour le plus grand désavantage du peuple canadien. Le projet d'amendement proposé par l'honorable représentant de Kingston me paraît excellent et je l'appuierai de mon vote. Je songeais, au point où nous en sommes, à proposer le renvoi à six mois, mais je me bornerai à demander le renvoi de la discussion.

M. CHABOT: Je suis bien prêt à donner suite à certaines des vues pertinentes et judicieuses qui ont été énoncées sur le sujet de ce bill, mais j'aimerais que la question fût examinée et décidée sur-le-champ.

(La proposition de renvoi n'est pas adoptée).

M. EDWARDS: Certaines observations faites au sujet de ce bill m'ont vivement intéressé, et sans vouloir manquer d'égards envers personne, je dois dire que les vues émises par certains honorables députés qui ont combattu l'adoption du projet m'ont quelque peu amusé, et notamment l'attitude prise par les représentants de Moosejaw et Westmoreland. Après avoir soutenu avec la plus grande énergie que ce serait là une mesure très fâcheuse à édicter dans notre Parlement, et avoir manifesté la plus vive indignation à la pensée des pouvoirs exorbitants qu'elle conférait au corps médical dans ses rapports avec les simples citoyens sur toute l'étendue du Dominion, l'honorable représentant de Westmoreland a reconnu que cette loi aurait parfaitement sa raison d'être dans une législature provinciale. Fâcheuse dans la Chambre fédérale, elle aurait, suivant lui, parfaitement sa raison d'être dans une assemblée législative de province.

M. EMMERSON: Je suis bien sûr que ce n'est pas à dessein que l'honorable député (M. Edwards) me fait dire autre chose que ce que j'ai dit. J'ai dit, en effet, qu'un pareil projet de loi aurait sa raison d'être dans une législature de province, mais cela n'exprimait nullement mon opinion quant au mérite intrinsèque de la proposition.

M. EDWARDS: J'ai demandé à l'honorable député si une législature provinciale pourrait convenablement voter une loi de cette sorte, et il m'a répondu affirmativement.

M. EMMERSON: Ma réponse visait les attributions législatives de divers corps, non pas le mérite intrinsèque de la loi.

M. EDWARDS: L'honorable député reconnaîtra que le mot "convenable" (proper) se prête à une double interprétation. Je lui ai donné un sens autre que celui que lui prêtait l'honorable représentant. J'accepte son explication. Alors, je dois comprendre que, suivant la prétention de l'honorable député, le présent projet de loi ne ressort pas du tout des attributions non seulement de notre Parlement, mais de toute assemblée législative provinciale.

Je signale à l'attention des membres qui ont combattu l'adoption du bill les fins de cette association, qui a notamment pour objet d'aider à supprimer et punir la pratique illégale de la médecine, de conseiller, d'aider et de défendre les membres de l'association qui sont injustement cités ou menacés de citation devant les tribunaux. Personne ne soutiendra, je pense, que la pratique illégale de la médecine soit chose à encourager dans notre pays; et personne ne soutiendra davantage qu'il peut y avoir quelque inconvénient à ce qu'un groupe d'hommes s'associent pour leur mutuelle protection lorsqu'ils sont en butte à des poursuites injustes. Remarquez bien ce mot "injustes". Que voyons-nous? Aux termes des extraits dont l'honorable député de Westmoreland nous a donné lecture, il se forme une association. Les articles et règlements contenus dans ce petit livre sont déclarés faire partie de la loi. Voilà qu'un bon jour un médecin se voit menacé d'une action en dommages. Il juge cette poursuite des plus injustes et dénuée de fondement; mais il n'est pas lui-même en état financièrement de faire les frais d'un procès. Il s'adresse à l'association médicale dont il est membre. Ce corps va-t-il se réunir et dire: Voici un de nos membres qui a une vilaine affaire sur les bras, et nous sommes tenus de le défendre? Il n'en est rien. C'est précisément ce que les honorables députés qui combattent le projet y croient apercevoir, mais ils se trompent.

L'association est sous la direction d'un comité composé de médecins qui ont une réputation à défendre, et qui ne seront pas disposés à sacrifier cette réputation chèrement acquise, en vue de refaire une réputation à des gens par trop compromis. Le public n'a rien à craindre de la part du corps des médecins. Il n'est laissé à personne de décider si tel médecin inculpé sera ou non défendu par l'association.

Nombre de médecins en réputation se réunissent en comité pour examiner la question au point de vue médical, et déclarer si ce médecin est dans les conditions voulues pour mériter aide et assistance de leur part. Il est absolument injuste de vouloir prétendre que l'association médicale prendrait fait et cause pour un des leurs et l'aiderait à obtenir une ordonnance de non-lieu, s'il était réellement coupable.

Nous avons le droit de supposer que les membres de cette association, si elle est

constituée, mettront dans ce comité, non pas des hommes inférieurs, mais des personnes qui auront fait leur marque et se seront acquis une réputation. Voilà ceux qui seraient choisis pour faire partie du comité.

M. KNOWLES: Comment l'honorable député sait-il que ces hommes-là voudront devenir membres de l'association?

M. EDWARDS: Je dirai à mon honorable ami de Moosejaw que j'ai parlé, non pas des avocats, mais des médecins. Je suis sûr que beaucoup en feront partie. S'il s'agissait de la profession d'avocat, j'aurais pu, après ce que j'ai entendu cet après-midi, avoir des doutes. Je crois que les fins pour lesquelles cette autorisation est sollicitée sont honorables. On pourrait peut-être trouver d'autres objections au paragraphe "b" de l'article 2. Ce que suggère l'honorable député de Kingston a du bon. Le mot "illégale" substitué aux mots "non autorisée" dans ce paragraphe répond à la chose et écarte toute autre objection que l'on pourrait raisonnablement soulever. Le paragraphe se trouverait libellé comme il suit:

D'encourager la pratique honorable et d'aider à la suppression et à la poursuite de la pratique illégale.

Personne assurément ne s'opposerait à cela.

M. HENDERSON: Selon l'amendement que propose l'honorable député de Kingston, il faudrait lire:

D'encourager la pratique honorable.

Et alors retrancher tous les mots qui suivent, jusqu'à la fin de l'article.

M. BELAND: Non pas.

M. EDWARDS: Par ce qu'a dit mon honorable ami d'Ottawa (M. Chabot), auteur du bill, j'ai cru comprendre qu'il consentait à laisser retrancher tout ce qui vient après le mot "pratique".

M. HENDERSON: En effet.

M. EDWARDS: L'honorable député de Kingston (M. Nickle) suggère, si je ne me trompe, de substituer le mot "illégale" aux mots "non autorisée".

M. HENDERSON: C'est une erreur.

M. NICKLE: L'amendement écrit que j'ai lu comportait la subtitution d'un nouvel article a celui qu'il y avait là. Ce que j'ai suggéré, c'est que, dans le cas où l'auteur du bill ne consentirait pas à l'élimination de tout ce qui vient après le mot "pratique", le mot "illégale" remplacât les mots "non autorisée". Il me semble avoir entendu l'honorable député d'Ottawa dire qu'il n'était pas prêt à laisser retrancher tous les mots qui sont après le mot " pratique".

M. EDWARDS.

M. EMMERSON: Il a dit à la Chambre qu'il y était disposé.

M. EDWARDS: L'interprétation exacte de ce qu'a dit l'honorable député de Kingston, c'est qu'il préférerait l'élimination de tous les mots qui viennent après le mot "pratique"; mais que, faute de l'obtenir, il demande à substituer le mot "illégale" aux mots "non autorisée". Selon vous, ce n'est pas aussi bien que de supprimer tout ce qui suit le mot "pratique"; mais vous considérez la chose comme valant mieux que l'article tel qu'il est.

M. NICKLE: Absolument.

M. EDWARDS: Avec tout le respect que je dois à l'auteur du bill et à l'honorable député de Kingston, je dirai que, selon moi, le paragraphe "b" aurait plus de force, plus de valeur, et servirait mieux l'intérêt du public en général si le mot "illégale" était substitué aux mots "non autorisée", que d'y retrancher tout ce qui vient après le mot "pratique". Si cette loi est adoptée, ce ne sont pas les médecins seuls qu'elle protégera, mais le public en général. Le projet de loi, en effet, aide puissamment à protéger le public. Il y va certainement de l'intérêt du public que la médecine ne puisse illégalement s'exercer dans le pays. Il est de l'intérêt du public en général qu'il existe une association forte, dont les membres, soucieux de leur réputation, s'efforceront de prévenir et de supprimer toutes sortes de pratiques illégales.

Mon honorable ami de Vancouver (M. Stevens) a suggéré l'insertion du mot allopathique dans le nom de la société. A mon sens, ce serait l'affaiblir. L'honorable député suppose sans doute que, pour devenir membre de cette association, il faudrait nécessairement appartenir à l'école de médecine dite allopathique, mais cette supposition est absolument erronée, comme l'a fait observer mon honorable ami de Perth-Sud (M. Steele). L'introduction de ce mot dans le titre n'assurerait pas l'objet qu'il désire.

M. STEVENS: Y a-t-il dans cette association des gens qui soient de quelque autre école de médecine?

M. CURRIE: Pas que je sache.

M. KNOWLES: J'ai dit jusqu'à présent quelle était en général mon opinion relativement à ce projet de loi; mais je désire présenter quelques observations sur certains points de détail. Les membres de cette profession ne désirent pas, j'en suis sûr, l'adoption d'un projet de loi qui ait l'apparence d'une conspiration, mais je crois bien qu'ils n'ont pas suffisamment réfléchi à certaines choses qui en découleront, et c'est là-dessus que je désire parler un instant.

Avant de laisser passer un projet de cette nature, il faudrait savoir au juste ce que nous faisons. On a affirmé que cette loi aurait pour effet de prévenir le chantage. Le chantage est de tout point répréhensible, et je serais en faveur du bill s'il devait l'empêcher. Mais préviendrait-il le chantage? Si une association de cette sorte fournissait des fonds à celui contre qui j'intente une poursuite, est-ce que cette loi ne sera pas un obstacle? Si j'ai à le poursuivre et que je porte l'affaire devant les tribunaux, est-ce que cette loi sera de quelque avantage? L'individu qui a peur du chantage n'est pas celui qui demande qu'on l'aide dans la poursuite intentée contre lui, mais celui à qui le souci de sa réputation enlève tout désir de voir se débattre devant les cours de justice les pratiques illicites dont il s'est rendu coupable.

M. LANCASTER: Il ne veut aucun procès.

M. KNOWLES: Parfaitement; il ne veut aucun procès, et ce n'est pas en mettant à la disposition du praticien honnête et honorable une pareille loi que nous empêcherons le chantage. Voyons, en effet, comment la chose fonctionnerait. Cette loi s'applique à tout le Canada, et il y aurait, au siège de l'association, un comité chargé de voir si une réclamation portée devant les tribunaux doit être combattue. Est-il raisonnable que nous adoptions une semblable loi? Est-il dans la ville d'Ottawa un groupe d'individus qui puisse juger du bon droit de quelqu'un qui entend instituer une poursuite dans la Colombie-Anglaise ou dans l'île du Prince-Edouard. Je dis non. Ceux-là qui tiennent conseil ici à Ottawa ne savent rien des lois ou des décisions de nos tribunaux et des tribunaux des autres provinces. Si une législation de cette sorte avait sa raison d'être, ce serait, et je parle sérieusement, aux diverses assemblées législatives de l'édicter, puisque, comme l'a dit l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), elles seules pourraient convenablement s'assurer de sa valeur. C'est établir un précédent dangereux que de permettre à des individus de s'entendre pour me frustrer d'un droit que je puis avoir contre l'un d'eux. Si je suis pauvre, et que j'ai une réclamation contre un des membres de cette société, si mon état de fortune me permet à peine de faire les frais d'une poursuite devant le tribunal de premier instance et que mon adversaire obtienne de ses confrères qu'ils l'aident de leurs fonds, cela me met dans une position désavantageuse, surtout si l'affaire va jusqu'au conseil privé, comme ce serait vraisemblablement le cas. Médecin ou non, on admettra qu'il est mal de faire une loi qui assure à l'un des membres d'une pareille association l'impunité au cas où ses confrères l'aideraient et l'obligeraient à lutter contre un corps riche et puissant C'est un principe absolument vicieux.

Un autre point répréhensible, c'est celui qui donne à l'un un avantage sur l'autre. Deux médecins habitent la même ville, et, parce que l'un a pu entrer dans cette association, il jouit des avantages qu'elle assure à ses membres, pendant que les idées de l'autre l'empêchent d'en faire autant. Est-il juste de donner aux uns un avantage que les autres n'ont pas. Si j'exerce la médecine, et que, de l'autre côté de la rue, mon confrère entre dans l'association, est-il juste qu'il ait cet avantage sur moi? S'il leur est donné le droit de protéger leurs membres, donnons-leur celui de protéger également tous les praticiens honorables. Dans l'ensemble je suis contre le projet de loi, et je m'oppose au principe dont il s'inspire.

M. THOMPSON (Yukon): Les règlements de l'association ont prévu les choses que nous signale l'honorable député. Le comité contral n'en sera pas à Ottawa. Il y a dans les provinces des bureaux de direction, et ces bureaux représenteront les diverses provinces du Canada. Ils seront en état de renseigner le comité central. La médecine au Canada est exercée par des hommes qui, en général, en font une profession comparable à n'importe quelle autre dans le pays pour son honorabilité, et la charge que vient de faire contre eux mon honorable ami est bien peu fondée. La médecine a fait sa part du développement au pays, en veillant surtout à la santé publique et en établissant les conditions d'hygiène dont nous jouissons, non pas dans la capitale, je suis fâché de la dire, mais dans beaucoup de villes du Canada. Lorsque mon honorable ami impute de son siège des motifs peu avouables aux membres...

M. KNOWLES: Je demande à faire appliquer ici le règlement. Je n'ai imputé à personne des motifs inavouables. J'ai parlé flatteusement de cette profession, dont les membres n'ont pas besoin d'être défendus par l'honorable député.

M. THOMPSON (Yukon): Ils n'ont certainement pas demandé à mon honorable ami de les défendre lui-même.

M. KNOWLES: J'ai été le premier à le dire.

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

Reprise de la séance.

M. CHABOT: Quoique les dangers que l'on a signalés à l'occasion de ce bill me paraissent exagérés, je veux bien, pour faciliter les choses, accepter les amendements que l'on propose à certaines de ces dispositions. Je suggérerais donc, pour le paragraphe "b" de l'article 2, d'en éliminer tout ce qui vient après le mot "pratique", et de supprimer l'article 4, que l'on remplacerait par le suivant:

L'association peut, à une réunion générale de ses membres, établir au besoin des règles et règlements qui ne soient pas contraires à la loi en général ni aux dispositions de la présente en particulier; elle peut de la même manière modifier ces règles et règlements.

M. BARKER: J'admets ce qu'on a dit au sujet de la malheureuse manière dont l'objet de ce bill est exprimé. L'article 2 énonce des choses qu'une loi du Parlement ne devrait pas confier à un groupe de particuliers. Il ne peut y avoir aucune objection à l'alinéa "a" de l'article 2, mais quant à l'alinéa "b" sa rédaction laisse beaucoup à désirer.

J'ai compris que le promoteur consent à retrancher la dernière partie de l'article qui traite de la suppression et de la poursuite de la pratique non autorisée.

Ce texte assimile la profession médicale à des détectives, à des agents ou inspecteurs de police, pour instituer des poursuites. Assurément, lorsque nous adoptons la loi, il n'est pas nécessaire que nous fournissions les moyens de poursuivre les déliquants et la profession médicale déroge à sa dignité, en cherchant à jouer le rôle de dénonciateurs et de poursuivants. L'objet tout entier de la société devrait être compris dans les mots:

Encourager la pratique honorable de la profession médicale.

M. CHABOT: Je n'ai aucune objection à l'amendement suggéré.

M. BARKER: il ne devrait y avoir aucune objection à l'alinéa "c" de l'article 2 qui traite de l'aide à donner pour la défense des membres de l'association contre d'injustes procédures judiciaires. L'alinéa "d" prête le flanc aux objections. Le voici:

Promouvoir et appuyer des mesures législatives dont pourrait bénéficier la profession médicale.

Les membres de cette Chambre qui sont médecins ici ne se rendent probablement pas compte de l'effet produit par cette clause sur les étrangers à la profession. Si on s'avisait de substituer les mots "profession d'avocat" aux mots "profession médicale" qui l'appuierait?

Non, chacun dirait que pareille disposition est des plus critiquables. Tout ce qui serait nécessaire dans cet article serait:

Promouvoir et appuyer toutes les mesures susceptibles de perfectionner la profession médicale.

J'ai objection au mot "bénéficier". Nous ne légiférons pas ici pour le bénéfice de la profession médicale; si on désire améliorer la profession médicale, c'est parfait.

L'article 4 est prête à la critique, et je suis bien aise que l'honorable député ait consenti à le modifier. J'ai sous les yeux un exemplaire des règlements; ce petit livre contient des rapports annuels, des résolutions etc., et les députés pourraient le lire plusieurs fois sans être plus éclairés sur la nature des règlements. Ensuite, dans dix ans peut-être, si cette loi faisait le sujet d'un procès, il serait nécessaire de prouver quels étaient alors les règlements à ce moment. La procédure fort simple suivie d'ordinaire est de donner à la nouvelle société le pouvoir d'établir des règles et règlements conformes à la loi édictée en sa faveur par le Parlement et à la législation du pays.

Cette manière de procéder ne créerait aucun embarras, parce que, une fois adoptés, ces règlements sont scellés, et voilà tout. L'honorable membre a adopté un article que le député de Kingston (M. Nickle) lui a suggéré. A mon avis, c'est l'article ordinaire au sujet des règlements.

M. EMMERSON: L'article 6 contient cette disposition maintenant, et aucune modification de l'article 4 n'est nécessaire.

M. BARKER: Je prends l'article 4 de préférence à l'autre. Si la même disposition se trouve dans l'article 6, nous n'avons pas besoin de l'adopter de nouveau; nous pouvons le retrancher de l'article 6, lorsque nous y viendrons. Si vous faites ces changements, nous n'avons plus rien à discuter.

M. SUTHERLAND: Il paraît exister quelque doute dans l'esprit de quelques membres du comité quant à l'objet réel du bill. En le lisant l'on s'étonne qu'il fallut pareille mesure législative pour appuyer et soutenir l'honneur, le caractère et les intérêts des membres de cette association. L'alinéa "a" de l'article 2 jette un blâme sur les membres de cette association. Puis l'alinéa "b" dit:

Encouragez la pratique honorable et aider à la suppression et à la poursuite de la pratique non autorisée.

Assurément rien n'est nécessaire pour encourager la profession médicale en ce sens.

Au cours de mes observations sur cet article avant six heures, je discutais l'article 4 du bill, et le député de Kingston, a observé que les règlements de l'association visés dans cet article ne se contredisent nullement ni ne comporte l'interprétation que je donnais à l'alinéa "c" que je prétendais être le principal objet de ce bill. Il m'a été remis un exemplaire de ces règlements et je désire attirer l'attention du comité sur certaines clauses de ces règlements. Dans l'article 1er nous trouvons ceci:

Nous croyons qu'il est de l'intérêt de la profession médicale au Canada de former une association de ce corps pour la protection des membres de la profession médicale qui pourront devenir membres de cette association et qui pourraient être injustement poursuivis pour pratique contraire aux règles établies. L'objet de cette association est de protéger ses membres contre des poursuites, lorsque aux yeux de notre conseil et de notre avocat et du comité en fonction, ces actions paraîtront injustes, vexatoires ou frivoles.

Voilà qui est parfait si l'application était conforme au texte de règlement. Mais plus loin je lis à l'article 9:

Il sera du devoir de chaque membre de cette association au cours de la défense d'une action par ce corps, d'aider à la défense de toute manière légitime.

C'est pour ainsi dire une société secrète dans laquelle chaque membre est tenu par ce règlement de venir défendre son confrère médecin, qu'il soit justement ou injustement accusé.

Puis dans l'alinéa 11.

Lorsqu'une poursuite est intentée pour pratique contraire aux règles contre quelque membre de cette association protectrice, le défendeur peut communiquer les faits au secrétaire, qui sans retard les transmet au comité, et dès lors le comité soumet la cause à l'avocat qui décide de la nature de la défense, s'il y a lieu d'en faire.

12. Il sera du devoir du comité de suivre la cause devant une cour ou toutes les cours jusqu'un jugement correct ait été rendu, si, de l'avis du conseil, pareille ligne de conduite est judicieuse.

Remarquez ces mots dans la clause 11:

Le défendeur pourra communiquer les faits au secrétaire, qui sans retard les transmet au comité.

Le défendeur expose son cas au comité et à l'avocat. La personne lésée n'est pas là, et vous pouvez naturellement supposer que la partie poursuivie présentera son affaire sous le jour le plus favorable possible; et une fois l'action commencée, ils sont engagés à la continuer d'un tribunel à l'autre et à veiller à ce que l'accusé soit libéré. Plus loin, je trouve dans le rapport annuel du président—j'ignore si c'est partie des règlements; l'honorable député de Kingston, qui est bon avocat, est incapable de donner la définition exacte du règlement—mais voici une partie du discours du président:

Nous sommes passés avec succès à travers l'épreuve des tribunaux et nous avons gagné sur toute la ligne. Notre dernière victoire a été dans l'affaire de notre estimé et estimable président de l'association médicale du Canada, qui injustement attaqué devant les tribunaux, est sorti victorieux et drapeau au vent, ainsi que tous ceux qui ont été membres de l'association protectrice médicale canadienne. Que notre association ait atteint son objet...

Remarquez les paroles:

Que notre association ait atteint son objet, cela va sans dire, et nous avons semé la terreur parmi les mécréants et les esprits pervers qui ont essayé d'éclabousser et même de faire chanter les membres de notre noble profession.

Assurément, il y a quelque chose à dire en faveur des gens qui n'appartiennent pas à cette association. Si quelqu'un a un grief et qu'il ait été soumis à des manœuvres contraires aux règles, il oserait à peine s'insurger contre une corporation de cette espèce. C'est la loi la plus injuste qu'on ait jamais demandée à un parlement quelconque.

M. BARKER: Le député chargé de ce bill n'a-t-il pas renoncé à cet article?

M. HENDERSON: Est-ce vrai?

M. SUTHERLAND: Ce n'est pas ainsi que j'ai interprété les paroles du promoteur du bill.

M. CHABOT: J'ai consenti à retrancher l'article 4 et d'y substituer l'autre article.

M. BARKER: Cela permettrait de faire des règlements plus tard.

M. CHABOT: Certainement.

M. SUTHERLAND: Le président de l'association a clairement énoncé les objets réels du bill et les gens qui demandent ici l'autorisation législative n'ont pas agi loyalement envers cette Chambre en essayant de déguiser leur but réel. N'ayant pas assez de loyauté pour exposer leurs objets dans le bill, ils ont essayé d'incorporer des règlements qu'on n'a pas soumis aux députés; et maintenant que la chose leur est suggérée, ils consentent à les retirer et à substituer quelque autre chose.

Mais ils n'ont pas consenti à retirer ce qui, à mon avis, est le trait caractéristique le plus sujet à objection dans tout ce bill, savoir l'alinéa "c" de l'article 2:

De prêter son avis et son concours, de défendre et d'aider à la défense des membres de l'association, dans le cas où des poursuites injustes seraient intentées contre eux ou les menaceraient.

Il dit injustes, intentées contre eux ou les menaçant, mais qui déterminera si c'est injuste ou non? Cela ne peut se faire que par le procédé mentionné dans les règlements en vigueur aujourd'hui.

Pourquoi cette association demande-t-elle une constitution en corporation? Elle existe depuis dix ans. Qu'espère-t-elle gagner par cette constitution? Nous ne devrions pas remettre pareil pouvoir aux mains d'un corps d'individus quelconques. L'association médicale est parfaitement en mesure de soigner ses propres intérêts, les différentes provinces ont été très généreuses envers elle lui conférant par leurs diverses lois, presque tous les pouvoirs qu'elle pouvait désirer. Dans certaines provinces, il y a eu des critiques, parce qu'on lui avait donné trop de pouvoirs.

Mais venir demander à ce Parlement de lui permettre de former une association pour se défendre contre toute action intentée contre les médecins, voilà qui est injuste et, pareil pouvoir, cette Chambre ne devrait pas l'accorder.

M. EMMERSON: Je voudrais demander aux promoteurs de ce bill de signaler au comité quelque chose dans le bill qui auto-

rise ce Parlement à le délibérer. J'attire l'attention du comité sur l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord:

Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés.

Au paragraphe 13, il est dit: "La propriété et les droits civils dans la province" et dans le paragraphe 16 "généralement toutes les manières d'une nature purement locale ou privée dans la province".

Je voudrais que l'on me signale à quel endroit ce bill demande des pouvoirs qui ne rentrent pas exclusivement sous la juridiction des législatures provinciales en vertu de l'article 92 de cet acte. Il m'est impossible de comprendre quel pouvoir le Parlement a de s'occuper de cette affaire. Quels sont les sujets dont veut s'occuper cette association?

a) De soutenir, de maintenir et de protéger l'honneur, le caractère et l'intérêt de ses membres.

Cela tombe sous les droits provinciaux.

b) D'encourager la pratique honorable...

En prenant ce paragraphe tel qu'il a été amendé. C'est encore dépendant des droits provinciaux parce que la manière dont la profession médicale opère dépend de la juridiction des provinces et ses associations sont créées par des lois provinciales. Ensuite nous arrivons à l'octroi de ce pouvoir qui a fait l'objet de l'opposition de l'honorable député qui vient de prendre la parole:

c) De prêter son avis et son concours, de défendre et d'aider à la défense des membres de l'association dans le cas où des poursuites injustes seraient intentées contre eux ou les menaceraient.

d) De promouvoir et de soutenir des mesures législatives susceptibles d'être bénéficiables à la profession médicale.

Notre Parlement n'a pas le droit de s'occuper de ces questions et c'est un empiètement sur les pouvoirs des législatures provinciales de faire une telle loi. Je ne comprends pas pourquoi les promoteurs ne pourraient pas s'addresser à leur province respective pour obtenir une loi de cette nature. Il s'agit ici d'une question constitutionnelle et je voudrais demander aux promoteurs du bill de désigner, dans ce projet de loi, un pouvoir que l'on demande, une autorisation que l'on veut obtenir qui ne relève pas exclusivement de la juridiction des assemblées législatives du Canada et qu'elles seules peuvent accorder.

M. THOMPSON: Je voudrais faire remarquer à mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) que tout ce qu'il a dit relativement au côté constitutionnel de la question, aurait pu être dit avec autant de force et de droit au sujet du Dominion Medical Act qui a été adopté par le Parlement il y a deux ans. Mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) me dit qu'une loi semblable a été votée par le Parlement pour les ingénieurs civils. S'il en est ainsi, pourquoi mon honorable ami soulève-t-il une question de constitution à propos de ce bill spécial?

M. EMMERSON: Je ne me souviens pas du bill des ingénieurs civils, mais je me souviens qu'on a fait de l'opposition au bill Roddick.

M. MACDONELL: Il a pourtant été adopté.

M. EMMERSON: Probablement, mais cela ne le rend pas meilleur.

M. THOMPSON: Cela ne le rend peut-être pas meilleur, mais cela crée un précédent.

M. LEMIEUX: Je crois que dans le bill Roddick il y avait un article disant que le bill n'entrerait en vigueur qu'après son adoption par les législatures. Il a été appliqué dans quelques provinces, mais c'est l'an dernier seulement qu'il fut adopté par la législature de Québec. Il était soumis à des législations supplémentaires adoptées par les différentes législatures.

M. THOMPSON: C'est vrai, il y avait un article conditionnel, mais le principe du bill a été adopté par le Parlement.

M. LEMIEUX: Mais le bill est resté lettre morte jusqu'à son adoption par les législatures.

M. THOMPSON: Alors il a été adopté comme simple formalité.

M. LEMIEUX: Non, l'association médicale qui avait patronisé ce bill a dû mettre de l'eau dans son vin, parce qu'autrement, j'en suis sûr, les législateurs de Québec ne l'auraient pas adopté.

M. KNOWLES: Peut-être l'honorable député qui est le promoteur de ce bill admettra-t-il comme compromis que le bill n'entrera en vigueur que dans les provinces qui l'auront approuvé par leur législature respective.

M. CHABOT: Je voudrais répondre aux observations de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). L'enseignement de la médecine et la pratique médicale sont réglés par des lois provinciales. Mais ce bill s'occupe de la conduite des médecins au Canada, et elle est fixée en grande partie par le code de l'étiquette médicale qui est formulé et appliqué sans tenir compte d'aucune loi médicale des différentes provinces.

M. LEMIEUX: Je comprends bien la différence qui vient d'être exposée par mon honorable ami, mais je crois que la question d'honneur et de conduite relève des droits civils. Les règles de l'étiquette de la

profession d'avocat relèvent de la législature provinciale. Un avocat qui a été incorrect dans sa profession et qui a attenté au code de l'honneur perdra sa licence, mais c'est une question entièrement du domaine de la province.

M. EDWARDS: Qui lui ôterait sa licence?

M. LEMIEUX: L'association du barreau.

M. EDWARDS: Alors son cas serait jugé par les avocats ses confrères.

M. LEMIEUX: Oui, par l'association du barreau de la province.

M. EDWARDS: C'est ce qui arriverait ici.

M. CHABOT: C'est précisément ce que je prétendais.

M. SMITH (Ontario-sud): Je suis arrivé un peu tard et je n'ai pas entendu une grande partie de la discussion, mais je suis opposé personnellement à toute législation de classe de cette nature. Je trouve que le bill tout entier est inacceptable et absolument inutile. Je propose donc le renvoi de la discussion.

M. LEMIEUX: Puis-je poser une question à l'honorable député d'Ottawa? Supposons qu'un docteur ne se conforme pas à l'étiquette professionnelle, tomberait-il sous l'application de ce bill et serait-il privé de son droit de pratiquer en vertu de cette législation ?

M. CHABOT: Pour la province d'Ontario, je puis dire que sa conduite serait portée à la connaissance du collège des médecins et des chirurgiens de l'Ontario qui déciderait de la conduite à tenir dans un cas pareil.

(La proposition de renvoi est repoussée par 34 voix contre 26.)

M. EMMERSON: J'attire l'attention sur le règlement de la Chambre qui dit qu'aucun député ne peut voter sur une question dans laquelle il a un intérêt direct. Je suppose que les docteurs qui sont membres de la Chambre sont en même temps membres de cette association et doivent y avoir certainement un intérêt direct.

M. BELAND: Il devrait y avoir une règle de la Chambre pour défendre les plaisanteries.

M. LEMIEUX: Je demanderai au ministre de la Justice si le Parlement a le pouvoir d'adopter ce bill?

M. EMMERSON: Je soumets au ministre de la Justice qu'en vertu du paragraphe 16 de l'article 92 de la loi de l'Amérique britannique du Nord, ce bill qui concerne des droits civils et des questions purement locales et d'une nature privée dans les provinces, relève de la juridiction des assemblées législatives.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): J'avoue que je n'ai pas accordé à ce bill toute la considération désirable avant de donner une opinion définitive. Je ne vois pas sur quoi repose la prétention de l'honorable député qu'il s'agit ici d'une question purement provinciale. Le droit d'incorporation est généralement la prérogative du Parlement fédéral sauf dans les cas exceptionnels, quand le but d'une association est purement provincial par sa nature même.

M. EMMERSON: Rien n'est plus dans ce cas que ce bill.

M. DOHERTY: Pour reconnaître si le but de cette association est d'une nature générale ou provinciale, il faut savoir où cette association veut faire exécuter ses desseins; ordinairement c'est par tout le Canada et dans plus d'une province. S'il était évident que le but de cette association devrait être atteint dans les limites d'une province particulière, alors, naturellement, ce serait une question différente, mais tant qu'il paraîtra au premier examen de ce bill, que le but de l'association doit être exécuté dans tout le Canada je serais disposé, à première vue, à dire que cette législation relève des pouvoirs constitutionnels de ce Parlement.

M. EMMERSON: Je propose que l'article 2 soit modifié en supprimant le paragraphe "c" ainsi conçu:

c) De prêter son avis et son concours, de défendre et d'aider à la défense des membres de l'association, dans le cas où des poursuites injustes seraient intentées contre eux ou les menaceraient.

Ma prétention est que si le Parlement adopte ce paragraphe il crée une coalition en vue de défendre des intérêts particuliers. C'est une vaste coalition en vue de la protection des membres de la profession médicale dans les différentes provinces contre les droits et les intérêts particuliers des malades.

(La motion de M. Emmerson est repoussée par 42 voix contre 25.)

M. KNOWLES: D'après mon avis ce bill est redigé avec beaucoup de négligence et on devrait le laisser en suspens un jour ou deux pour l'amender. On ne donne aucune définition quant à la qualification nécessaire pour devenir membre de cette association. Le seul endroit où il soit question de la profession médicale, c'est dans le titre, The Canadian Medical Protective Association. Le paragraphe "a" de l'article 2 est ainsi conçu:

d) De promouvoir et de soutenir des mesures législatives susceptibles d'être bénéficiables à la profession médicale.

Ce paragraphe à été supprimé, de sorte qu'il n'y a rien que le titre qui puisse rattacher le bill en quoi que ce soit à la pro-

fession médicale. Nous donnons de grands pouvoirs à certaines gens que nous décrivons simplement comme étant à présent ou comme devant devenir membre d'une certaine association. Je crois qu'une définition devrait être donnée ici afin de fixer la qualification nécessaire à un homme pour devenir membre de l'association. Je prétends qu'il devrait au moins y avoir une clause interprétative dans ce bill.

M. CHABOT: Tout médecin qui a un diplôme régulier du Canada peut devenir membre de cette association.

M. KNOWLES: Cela n'est pas dit dans le bill.

M. REID (Grenville): En 1908, le Parlement adopta un bill pour constituer en corporation l'institut d'architecture du Canada. C'était un bill semblable à celui-ci. L'article 3 est ainsi conçu:

Les objets de l'institut sont de faciliter l'acquisition et l'échange de connaissances professionnelles parmi ses membres, et plus particulièrement de favoriser l'acquisition des connaissances spécialement propres à la profession d'architecte, et en outre de provoquer des recherches dans toutes les branches de la science qui se rattache à cette profession.

L'article 5, dit:

L'institut peut établir des statuts et des règles pour la régie et l'administration de ses affaires, ainsi que les règles jugées nécessaires pour sauvegarder l'honneur et la dignité des membres de l'institut.

M. DOHERTY: En réponse à l'honorable député de Moosejaw, je dois dire que dans les bills constituant des associations en corporations, c'est la coutume d'insérer les noms de ceux qui demandent l'érection en corporation et de ceux qui sont admis à en faire partie en vertu des statuts et règlements. Ce point me paraît clairement établi dans le présent bill. Les membres de l'association constituée sont les membres actuels d'une association particulière qui est mentionnée et les personnes qui par la suite, deviendront membres de cette association. Une disposition du bill autorise l'association à faire des règlements concernant l'admission des candidats. Cette disposition se retrouve dans presque toutes les compagnies semblables et me paraît très claire. La Chambre a le droit de décider si elle donnera ou retirera à cette association le pouvoir de dire quels sont ceux qui pourront en faire partie. Je ne vois rien dans le bill qui permettrait à un homme d'exercer la profession médicale ou qui lui conférerait un droit quelconque en dehors de celui dérivant de sa qualité de membre de la société.

M. LEMIEUX: Dans la loi constituant en corporation l'institut d'architecture du Canada, il y a l'article 9 qui est ainsi conçu:

Rien dans la présente loi ne peut être interprété comme empiétant sur les lois et privilèges accordés à une association d'architectes qui possède ou peut obtenir à l'avenir une charte de la législature d'une province quelconque du Canada.

Existe-t-il une disposition semblable dans le présent bill?

M. REID: J'ai mentionné cette loi uniquement pour faire voir que le Parlement en a déjà voté de semblables.

M. EMMERSON: Cela ne démontre pas que nous avons raison.

M. GRAHAM: La distinction à faire entre les deux bills est celle-ci: tous les architectes sont architectes, mais tous les médecins ne sont pas médecins. Tout dépend d'où leur vient leur titre. Le présent bill constitue une corporation qui peut porter préjudice à une autre qui existe légalement dans les provinces, mais qui n'est pas reconnue par cette association.

M. STEELE: Comme on l'a déjà fait observer, ce bill n'a rien à faire avec l'enseignement ou l'autorisation de pratiquer. Il prévoit simplement la constitution en corporation d'un certain nombre de médecins, pour les objets mentionnés dans le bill. Il n'y a rien qui dit qu'une certaine classe de médecins sera exclue ou combattue, par l'association. Si un certain nombre de médecins désirent s'associer dans un pareil but et demandent à être constitués en corporation, je ne vois pas pourquoi nous leur refuserions ce privilège, lorsque nous l'accordons à presque toutes les autres classes de la société.

On a parlé du bill Roddick dont le but était tout différent. Il avait pour objet d'autoriser certaines personnes à pratiquer la médecine, ce qui est tout à fait en dehors des attributions de ce Parlement et du ressort exclusif des législatures provinciales. Dans ce bill, il était aussi question de faire subir des examens aux candidats, une question qui est également sous la juridiction exclusive des provinces.

Si nous avons droit d'adopter un bill comme celui-ci—et le ministre de la Justice vient de se prononcer dans l'affirmative—pour quelle raison s'opposerait-on à son adoption? L'honorable député qui en avait la charge a consenti à en retrancher les articles qui ont provoqué des objections cet après-midi. Pourquoi alors prolonger la discussion? La question est de si peu d'importance qu'elle ne vaut pas le temps que nous lui avons consacré. Il importe peu à la société protectrice des médecins canadiens qu'elle soit constituée en corporation ou non, mais, pour le public, la chose n'est pas tout à fait indifférente. C'est lui qui profitera de la protection que ce bill lui assure, et si les médecins qui font partie de cette Chambre étaient libres de dire tout ce qu'ils savent, concernant l'ob-

jet de cette association, ils nous serait facile de démontrer la nécessité de protéger le public.

M. KNOWLES: Je ne crois pas que la Chambre soit prête à admettre avec mon honorable ami que ce bill est déposé pour le plus grand bien du public. Je ne doute pas que mon honorable ami en soit persuadé et je ne mets pas en doute sa bonne foi, mais je suis convaincu que cette association ne s'adresse pas au Parlement par simple dévouement pour l'intérêt public; ce qu'elle veut, c'est une protection pour ses membres. L'honorable ministre de la Justice assimile ce bill à celui qui aurait en vue la constitution d'une société commerciale; mais dans une compagnie ordinaire, on est admis à en faire partie en achetant et en payant ses actions; ce n'est pas du tout dans ces conditions que l'on devient membre de l'association en question et c'est pourquoi je dis qu'il n'y a pas d'analogie entre les deux cas.

Les membres n'auront rien à verser, si ce n'est peut-être un faible droit d'entrée et je considère qu'il n'est pas raisonnable de permettre aux membres de cette association de l'administrer à leur guise. Ils admettront ce qu'ils voudront; ils pourront avoir parmi eux des infirmiers ou des infirmières et ils pouront faire à ce sujet tous les règlements qu'ils voudront. Je ne mentionne pas ce détail, plus particulièrement, mais nous devrions savoir à qui nous conférons les pouvoirs demandés par le bill.

Si, comme le dit l'honorable député de Perth-sud (M. Steele), la profession médicale est indifférente à l'adoption ou au rejet du bill, je demande à ce qu'il soit retiré. Nous n'avons pas l'habitude d'accorder des chartes à ceux qui n'en ont pas besoin et nous avons des choses plus importantes pour nous occuper—le bill naval, par exemple. Si les médecins ne tiennent pas à ce bill, pourquoi consacrer plus de temps à l'étudier? Tout médecin autorisé à exercer sa profession dans le pays peut-il devenir membre de cette association en payant le droit d'entrée; ou son admission devra-t-elle être soumise au ballotage?

M. CHABOT: Tout médecin ou chirurgien autorisé à pratiquer au Canada peut devenir membre de l'association.

M. KNOWLES: Il nous faudrait connaître les règlements de cette association pour être certains que nous ne conférons pas ces pouvoirs à une association exclusive, qui pourrait exclure de ses rangs ceux contre lesquels elle aurait des griefs. Si je suis un médecin autorisé à exercer ma profession dans la Saskatchewan, ai-je le droit de me présenter à la porte de cette association et de demander mon admission, moyennant le paiement d'un honoraire d'un dollar ou de dix dollars, selon le cas?

M. SCHAFFNER: Oui.

M. KNOWLES: Je n'ai rien vu de cela dans les règlements.

M. NICKLE: C'est dans le règlement n° 7.

M. KNOWLES: Cela devrait être dit dans le bill, car l'association, après avoir été constituée, pourra modifier ses règlements comme elle l'entendra. Nous n'avons pas à nous occuper ici de règlements que, pour ma part, je ne connais pas, et si nous voulons réellement protéger le public, les garanties doivent être mises dans le bill et ne pas être laissées à la merci d'un règlement que l'association peut modifier à sa guise.

M. BUREAU: L'association a le droit de faire des règlements et de dire quelles seront les conditions requises pour devenir sociétaires. Le présent bill a pour but de donner l'existence légale à une association qui existe déjà, sous le même nom.

Quelle autorité le Parlement exercera-t-il sur les règlements de cette association? Un bill concernant la constitution d'une association de comptables est venue devant le comité des bills d'intérêt privé, et ce dernier a exigé que les règlements fussent approuvés par le lieutenant-gouverneur. L'association remet une copie des règlements au secrétaire d'Etat et ils sont publiés dans la "Gazette du Canada". Si un homme se croit lésé, il sait où s'adresser pour obtenir justice. Si ces règlements étaient soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil et si quelqu'un prétendait avoir à s'en plaindre, il saurait à quel tribunal s'adresser.

M. SUTHERLAND: Je désire proposer un amendement au paragraphe "c" de cet article. A en juger par les règlements, c'est à ce paragraphe que l'association tient par-dessus tout. D'après le règlement que j'ai cité il y a un instant, la disposition est tellement unilatérale que je ne crois pas que les mots "dans le cas où des poursuites injustes seraient intentées contre eux ou des menaceraient" comportent le sens que l'on serait tenté de leur attribuer, à la première lecture. Je propose donc comme amendement:

Que le paragraphe "c" du bill 89 soit amendé en retranchant tous les mots après le mot " prêter ", à la première ligne, et en y substituant les mots suivants: " assistance aux membres de l'association qui ont été injustement poursuivis pour pratiques non autorisées après que la cause a été entendue par les tribunaux et que l'inculpé a été exonoré ".

M. BUREAU: Propose-t-on par cet amendement que si un homme est poursuivi pour des pratiques non autorisées et perd sa cause, il aura droit à un dédommagement?

M. SUTHERLAND: Lorsqu'il aura été exonoré par les tribunaux.

M. BUREAU: Quel sort lui ferez-vous? Lui accorderez-vous une compensation? S'il est exonoré, il n'y a plus rien à dire. Je ne saisis pas le sens de cet amendement et je demande qu'on me l'explique.

(L'amendement est rejeté.)

Sur le paragraphe "d":

M. BARKER: Je propose comme amendement:

Promouvoir et soutenir des mesures législatives susceptibles d'être bénéficiables à la profession médicale.

M. CHABOT: J'accepterai cette disposition, avec ces mots: susceptibles d'améliorer l'exercice de la médecine.

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

M. HENDERSON: Monsieur le président, je vous demanderai de lire le paragraphe "d" que vous tenez pour adopté. Le parrain de ce projet de loi a laissé entendre qu'on devrait lire ainsi cette partie du bill "Pour encourager l'exercice honorable de la médecine" et biffer tous les autres mots de ce paragraphe. Si l'on a obtempéré à ce désir, ceux que je représente seront satisfaits, mais je ne veux pas que l'on adopte cette disposition, si l'on refuse de la rendre satisfaisante.

M. le PRESIDENT: Le paragraphe qui a été adopté est libellé ainsi qu'il suit:

Pour encourager l'exercice honorable de la profession médicale.

M. HENDERSON: Dans ce cas, je propose un supplément d'examen.

(La motion pour un supplément d'examen n'est pas adoptée.)

Sur l'article 4 (les règlements restent en vigueur).

M. le PRESIDENT: M. Chabot a proposé la subtitution à l'article 4 d'un texte ainsi conçu:

L'association, siégeant en assemblée générale, peut de temps à autre adopter des règles et règlements tant qu'ils ne sont pas contraires à la loi ou aux dispositions de la présente loi et changer et modifier de la même façon tels règles et réglements.

M. BUREAU: On trouve cela à l'article 6 qui dit:

L'association peut faire tels règlements et règles non contraires à la loi ou aux dispositions de la présente loi, qu'elle juge nécessaire pour la conduite et la gestion de ses opérations et affaires.

La disposition de l'article 4, si je la comprends bien, se rapporte à l'adoption par l'association des règlements de la société non constituée civilement, tandis que, d'après cette nouvelle disposition la constitution civile lui accordera le pouvoir d'adopter des règlements non contraires aux dispositions de ce statut. On réaffirme simplement ici ce qu'on trouve à l'article 6.

M. NICKLE: La modification que j'ai proposée cet après-midi avait pour but de substituer l'article 4 que le Président vient de lire à celui qu'on trouve à ce projet de loi et qu'on avait fait disparaître dans l'article 6.

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

Sur l'article 6 (pouvoirs relatifs aux règlements).

M. NICKLE: Je propose que cette disposition reste en suspens.

M. BUREAU: Dans cette disposition on définit quels sont les sujets à propos desquels cette association aura le pouvoir d'adopter des règlements—éligibilité, classification, droits, admisssion et expulsion des membres, et le reste. Je ne crois pas qu'on ait le soin d'énumérer dans la modification apportée à l'article 4 les sujets à l'égard desquels l'association peut adopter des règlements.

(La motion est adoptée.)

M. EMMERSON: Je propose qu'on fasse un nouvel examen de l'article 3.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 3, sous-paragraphe "b" (billets à ordre et le reste).

M. EMMERSON: Je veux appeler l'attention du comité sur la partie de cette disposition qui se rapporte au pouvoir de signer et d'accepter des billets à ordre et le reste.

Je demanderais si, dans l'estime de ceux qui se sont faits les parrains de ce projet de loi et dans celle des membres de ce comité, il est d'usage d'accorder des pouvoirs de cette nature à une association semblable à celle dont nous nous occupons en ce moment.

Une VOIX: Elle n'aura jamais besoin de ce pouvoir.

M. EMMERSON: En effet, il n'a pas été de coutume d'accorder pareil privilège. Il semble que c'est jouer avec la législature que d'insérer ici cette disposition.

M. REID: L'association pourrait avoir besoin de se procurer quelque argent de la banque pour les fins qu'elle poursuit et il serait bon, à ce point de vue, d'insérer cette disposition.

M. EMMERSON: J'ose dire qu'aucun des projets de loi de cette nature que nous avons adoptés ne fait mention de ce pouvoir.

M. REID: L'association pourrait avoir besoin de quelque argent à la banque. Je ne crois pas que cette disposition soit de nature à causer du tort à quelqu'un.

(L'article est adopté.)

M. BUREAU: Par l'article 4 qui a remplacé l'ancienne disposition, nous accordons à cette association le pouvoir d'établir des règlements à une assemblée générale. Les associations de cette nature ne possèdent pas d'ordinaire ce pouvoir absolu de préparer des règlements et de les faire ratifier à une assemblée générale et parce que, tel que l'a dit l'honorable député de Moosejaw, il ne s'agit pas ici d'une société commerciale et il n'est pas question d'un placement de deniers ni de profit qu'on peut réaliser du travail de ceux qui sont à la tête d'une société.

Nous avons eu l'occasion de discuter cette question au comité des projets de loi d'intérêt privé et nous avons demandé aux intéressés de nous dire la nature de la protection sur laquelle notre population pourrait compter si l'on permettait à cette association de faire des règlements. Ils nous ont dit que ces règlements sont soumis au lieutenant-gouverneur de la province. Quelqu'un doit les approuver et il devient nécessaire d'établir une cour ou un tribunal quelconque auquel puisse s'adresser celui qui s'oppose, pour un motif ou pour un autre, à tel ou tel règlement ainsi arrêté. Mais ici l'on dit que l'association aura le droit, à une assemblée générale, d'adopter des règlements. On ne dit pas que ces derniers doivent se rapporter aux affaires de l'association. Celle-ci possède le droit général d'adopter des règlements, pourvu que ces derniers ne soient pas contraires aux dispositions de ce statut. Nous devons, il me semble, modifier cette disposition en décrétant que ces règlements seront soumis au secrétaire d'Etat, publiés dans la "Gazette du Canada" et venir en vigueur dans les quinze jours de leur publication, après avoir été ratifiés et approuvés par le Gouverneur général en conseil des ministres.

M. GRAHAM: Il existe d'autres corporations auxquelles on a comparé celle-ci. Prenons, par exemple, les sociétés de secours mutuels de l'Ontario qui comptent des milliers de membres. Si elles veulent modifier leurs règlements ou leur constitution d'une façon sensible, elles doivent obtenir l'approbation de l'inspecteur des compagnies d'assurances avant de modifier leurs règlements et d'en réclamer l'observance de la part des sociétaires. Si elles veulent opérer le moindre changement qui affecte leur état civil, elles doivent s'adresser à une autorité supérieure dans le but de s'assurer que tous les droits de leurs membres sont protégés. Il s'agit en cette occurrence d'accorder un pouvoir bien étendu à une institution de cette nature, surtout à une société dont l'état civil relève des autorités provinciales. C'est aller bien loin que de lui accorder le droit d'adopter des règlements qu'elle ne soumettra à personne en dehors de sa sphère d'action. Elle pourrait on non abuser de ce privilège. Il y a différents grades dans la profession médicale, suivant les degrés d'excellence qu'on prête aux institutions d'où sortent nos médecins. Je crois qu'il est absolument vrai que cette association ne se composera que d'une seule division de ces écoles d'enseignement pratique et que les autres en seront véritablement écartées. Il peut arriver qu'alors même que ces dernières réclament le droit de jouir de ces règlements, on ne les en prive pas systématiquement.

M. REID: A quelle disposition l'honorable député fait-il allusion?

M. GRAHAM: Je parle de cette permission qu'on accorde à cette association d'édicter des règlements sans qu'on l'oblige de les soumettre à une autorité supérieure.

M. REID: Cela se trouve à l'article 8.

M. GRAHAM: Ce serait une garantie suffisante si l'association, ou si les parrains de ce projet de loi inséraient à ce dernier une disposition décrétant qu'avant d'opérer une modification radicale de ses règlements ou de sa constitution, ces changements devraient être soumis à quelque autorité, au secrétaire d'Etat, par exemple, qui lui, représente le Parlement qui accorde la vie civile à cette institution. Ainsi la profession médicale en général sentirait qu'elle pourrait être à peu près certaine qu'il ne se produirait rien qui serait de nature à lui nuire et le public se sentirait à l'aise sous ce rapport. Il pourrait se faire que cette garantie fût inutile, mais lorsqu'on prépare une législation, on doit se rappeler qu'on en interprétera les dispositions à la lettre et qu'un temps viendra peut-être où quelqu'un se prévaudra de l'omission d'un seul mot d'une seule disposition de ce statut. Ce projet de loi ne perdrait pas de sa valeur et le public se trouverait mieux protégé, si on y insérait une disposition stipulant que tout changement qu'on voudrait opérer dans la constitution ou les règlements de cette association devrait être soumise au secrétaire d'Etat et publié dans la "Gazette du Canada" avant de devenir loi.

M. BUREAU: Je propose qu'on insère ce qui suit comme article 7:

Les règlements de l'association n'entreront en vigueur, après avoir été déposés au ministère du secrétaire d'Etat, publiés dans la "Gazette du Canada" et après avoir reçu la sanction du Gouverneur général en conseil des ministres, qu'un mois après leur publication.

De la date de la publication au jour de la sanction il restera un mois dont pourra profiter celui qui voudra réclamer contre ces règlements, s'il lui plaît de le faire.

(L'amendement présenté par M. Bureau est adopté.)

Sur le préambule.

M. LEMIEUX: Je crois que le comité consentira à adopter une nouvelle disposition de ce projet de loi. J'estime que nous empiétons sur les droits provinciaux, mais l'honorable ministre de la Justice accepte ce projet de loi dans la forme qu'il nous est soumis, je n'ai donc rien à dire à ce sujet. L'honorable ministre de la Justice est absent de la Chambre en ce moment, mais j'ai raison de croire qu'il approuvera la nouvelle disposition que je vais énoncer. L'honorable ministre des Douanes a fait allusion, il y a un instant, à un projet de la nature de celui-ci que la Chambre adopta en 1908 et qui constituait civilement l'institut d'architecture du Canada. Le Parlement ajouta la disposition suivante au projet de loi demandant cette reconnaissance civile:

Rien dans la présente loi ne peut être interprété comme empiétant sur les droits et privilèges accordés à aucune autre association semblable qui possède ou peut obtenir à l'avenir une charte de la législature d'une province quelconque du Canada.

En conséquence, je propose qu'on ajoute la disposition suivante à ce projet de loi:

Rien dans la présente loi ne peut être interprété comme empiétant sur les droits et privilèges accordés à aucune autre association semblable qui possède ou peut obtenir à l'avenir une charte de la législature d'une province quelconque du Canada.

(La proposition de M. Lemieux est adoptée.)

Sur la question de savoir si le préambule sera adopté.

M. SUTHERLAND propose que le préambule soit biffé.

(La proposition de M. Sutherland est rejetée.)

(Il est fait rapport du projet de loi.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

Délibération, en comité général, du bill (n° 58) pour constituer en corporation la Intercolonial Trust and Investment Company et changer son nom en celui de Intercolonial Trust Company—M. Barnard.

Une VOIX: Nous désirons des renseignements au sujet de ce bill.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): L'honorable député chargé de défendre ce bill n'étant pas présent, je propose le renvoi de la discussion.

M. GRAHAM: Il y a une compagnie d'assurance qui non seulement comprend dans son nom le mot "Intercolonial", mais se sert de la tête d'orignal, la marque de commerce du chemin de fer intercolonial. Je ne sais pas si le Parlement permettrait à une compagnie de s'appeler le Grand-Tronc, la Canadian Northern ou la Canadian Pacific Trust Company, si elle ne faisait pas partie de ces compagnies. Je ne vois pas davantage pourquoi l'on permettrait à cette compagnie de comprendre dans son nom le mot "Intercolonial", étant donné qu'on peut croire ses intérêts fusionnés avec ceux des chemins de fer de l'Etat.

M. ROGERS: Nous nous occuperons de ce point quand nous aborderons l'étude du bill.

(Il est fait rapport de l'état des délibérations.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par une astérique.)

ALPHONSE DUGAL.

M. GAUVREAU demande:

1. G. Alphonse Dugal, ancien candidat conservateur contre M. H. Bourassa dans Labelle, est-il à l'emploi du Gouvernement? Si oui, quelle position occupe-t-il?
2. Quel est son salaire et qui l'a recommandé?

M. PELLETIER: A quel ministère est-il employé?

M. GAUVREAU (texte): Monsieur l'Orateur, je voudrais savoir quel est l'emploi de ce monsieur Dugal qui existe dans le pays et a déjà été candidat pour la Chambre fédérale. Je voudrais savoir dans quel département il est employé. Si l'honorable ministre des Postes n'est pas capable de me le dire, je le prie de s'enquérir auprès du ministre du Revenu de l'intérieur.

M. BUREAU: Ignorez-vous ce qui se passe de votre côté?

M. PELLETIER: L'honorable député lui-même ne le sait pas.

M. BUREAU: Il est à l'emploi de l'Etat et cela devrait suffire.

M. GRAHAM: D'ordinaire, quand il s'agit de différents ministères, chaque ministre donne sa réponse, et elle est communiquée à la Chambre par le secrétaire d'Etat.

M. PELLETIER: Nous savons cela.

M. GRAHAM: Mais j'ai entendu le ministre lui-même s'excuser de ne pas répondre parce que la question aurait dû être plus spécifiée.

M. BUREAU: Le ministre qui a pris cet homme à son emploi sait tout ce qui en est.

M PELLETIER: J'ai demandé au député de Témiscouata s'il pouvait dire où cet homme était employé, afin d'éviter des recherches inutiles, et il a refusé de le dire. On sait que le secrétaire d'Etat répond à la question après recherches aux différents ministères.

M. GRAHAM: Si vous savez cela vous n'avez aucune raison pour ne pas répondre à la question.

M. PELLETIER: Nous y répondrons quand nous serons prêts.

M. GRAHAM: Je trouve, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas là répondre poliment à des membres de cette Chambre.

M. PELLETIER: Pouvons-nous répondre à une question avant d'être prêts à y répondre?

M. GRAHAM: Non. Mais votre déclaration comporte une insinuation.

M. PELLETIER: Nous serons prêts aussitôt que possible.

TERRES MARECAGEUSES DU MANITOBA.

M. CRUISE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une copie de la résolution suivante adoptée par l'union des municipalités du Manitoba?

Résolution 17. Attendu que les municipalitsé du nord de la province renferment une très grande étendue de terres classées comme "terres marécageuses", actuellement inoccupées, et attendu qu'une forte partie de ces terres est ainsi classée parce que la brousse qui les recouvre empêche l'évaporation et le libre cours des eaux, et que ces terres ne demandent que le travail du colon pour devenir de bonnes terres arables;

Et attendu que par suite de la forte proportion de terres vacantes et non taxées, les améliorations à faire par les habitants actuels des municipalités du nord de la province sont forcément lentes et coûteuses, et que dans une région comme celle-ci, la construction des chemins est bien plus difficile que dans les municipalités de la prairie;

La convention demande, en conséquence, au Gouvernement d'ouvrir à la colonisation les terres ci-devant connues sous le nom de "terres marécageuses".

2. Le Gouvernement se propose-t-il d'accéder à la demande de l'union des municipalités du Manitoba?

M. ROCHE:

1. Oui.

2. La question est à l'étude.

GAZ NATUREL DE L'ALBERTA.

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu de la part des chambres de commerce et des conseils municipaux de l'Alberta, des requêtes et résolutions demandant qu'il soit défendu d'établir des conduits ou tubes permettant de fournir du gaz naturel en dehors de la province de l'Alberta?

2. Le Gouvernement croit-il avoir le pouvoir de prohiber l'exportation du gaz naturel hors de l'Alberta?

3. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il l'intention de prendre des mesures propres à donner effet à ces requêtes et résolutions?

M. CODERRE:

1. Aucunes pétitions ou résolutions en ce sens n'ont été reçues.

2. L'Electricity and Fluid Exportation Act (ch. 16, 1907) donne pouvoir à l'exécutif de réglementer ou prohiber l'exportation du gaz naturel.

3. Répondu sous le n° 1.

DEMANDES DE HOMESTEADS POUR DES FEMMES.

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une pétition demandant que les femmes aient le privilège de demander des concessions de terre?

2. Les femmes ont-elles eu occasion en aucun temps de demander des concessions de terre?

3. Si le Gouvernement a reçu une pétition, quelle action se propose-t-il de prendre dans l'espèce?

M. ROCHE:

1. Oui.

2. D'après la loi des terres fédérales, on a accordé des concessions de terre à des femmes ayant prouvé au ministère qu'elles étaient les seuls soutiens d'une famille, c'est-à-dire à des veuves ayant des enfants en bas âge qui avaient besoin de leur aide pour vivre.

3. Cette question est à l'étude.

GARDIEN DE PHARE A CONTRECŒUR.

M. LEMIEUX demande:

1. Ernest Gendron, gardien de phare de Contrecœur, a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, quand?

2. Qui l'a remplacé?

3. A la demande de qui?

4. Le Gouvernement sait-il que ce gardien ne s'est jamais occupé de politique?

M. HAZEN:

1. M. Ernest Gendron était gardien du phare d'arrière, situé entre Contrecœur et Verchères; (a) oui; (b) le 31 octobre 1912.

2. M. Joseph Dupuy.

3. M. J. H. Rainville, député au Parlement.

4. Non.

CAMP MILITAIRE DE FARNHAM.

M. KAY demande:

1. Combien d'acres de terre le Gouvernement possède-t-il à Farnham pour le camp pour la milice?

2. Quel en a été le coût?

3. (a) A quel chiffre total s'est élevée la dépense en améliorations sur cette étendue de terrain, et (b) quelle partie de cette dépense a-t-elle été faite depuis le 1er octobre 1911?

4. Une partie quelconque de ce terrain a-t-elle été achetée depuis le 1er octobre 1911?

M. HUGHES:

1. 1,303.39/100 acres.

2. $29,572.

3. (a) $48,900; (b) $7,324.

4. Oui, 129.25 acres.

SERVICE DU COURRIER A SAINT-ARMAND.

M. KAY demande:

1. Qui a actuellement l'entreprise du service de la malle-poste entre la station de Saint-Armand et Freligsburg, et quel est le chiffre de ce contrat?
2. La soumission de l'entrepreneur actuel était-elle la plus basse? Dans la négative, quel était le chiffre de la plus basse soumission?
3. Quelle était la somme annuelle payée à M. J. C. Beeman, l'entrepreneur précédent?

M. PELLETIER:

1. (a) Arthur Dépatie; (b) $660 par année.
2. Oui.
3. $662 par année.

DRAGAGE DU PORT DE YARMOUTH.

M. LAW demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour l'enlèvement du haut-fond de Sollows-Rock et du dragage dans le port de Yarmouth en 1912?
2. Dans l'affirmative, combien ont été reçues, qui étaient les soumissionnaires, et quel était le chiffre de chaque soumission?
3. A quelle date les soumissions ont-elles été reçues?
4. A quelle date les travaux ont-ils été adjugés?
5. Quelle a été la cause du délai écoulé entre la date de la réception des soumissions, et celle de l'adjudication de l'entreprise?

M. ROGERS:

1. Oui.
2. Une soumission à été reçue de la Dominion Dredging Company à $9 la verge cube pour la classe A, c'est-à-dire roche ou cailloux comprenant plus de deux verges cubes, et à 22 cents ½ la verge cube pour la classe B, qui comprend tous les autres matériaux.
3. Le 6 août 1912.
4. Le 19 août 1912.
5. Il n'y a pas eu de retard inutile.

CHEMIN DE FER ATLANTIC, QUEBEC AND WESTERN.

M. MARCIL demande:

1. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a-t-il réalisé la promesse faite par lui dans sa lettre à M. William Pender, séquestre de la Charing Cross Bank, à la date du 12 juin 1912, de nommer un ingénieur et un vérificateur des comptes pour faire un examen des lignes de l'Atlantic Quebec and Western et du Québec-Oriental, dont on a demandé au Gouvernement de faire l'achat, aux fins de s'assurer de l'utilité de ces voies ferrées au point de vue de l'Intercolonial, et de décider de ce qui devrait être fait?
2. Dans la négative, le ministre se propose-t-il de le faire, et à quelle date?

M. COCHRANE: 1 et 2. Nulle promesse n'a été faite dans la lettre en question. Il y était dit d'une manière générale qu'une inspection de ces embranchements aurait lieu.

TRANSPORT DU COURRIER DANS GLOUCESTER (N.-B.).

M. TURGEON demande:

1. En réponse à des soumissions demandées par le ministère des Postes, pour le transport du courrier entre Elm-Tree et Madran et Devereaux, comté de Gloucester (N.-B.), Isidore F. Roy et Joseph A. Devereaux ont-ils présenté des soumissions?
2. Quel était le montant de chaque soumission?
3. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?

M. PELLETIER: Lorsqu'un bureau de poste a été ouvert à Devereaux, le 1er de novembre 1912, le département a pris des arrangements avec Jos. A. Devereaux, le receveur pour le transport du courrier entre Devereaux-Elm-Tree, en passant par Madran, moyennant $75 par année. Le service entre Elm-Tree et Madran qui coûtait $32 a alors été supprimé. Le montant de la dépense étant de $200, aucune soumission n'a été demandée.

TERMINUS SUD DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

M. OLIVER demande:

De quel côté de la rivière Saskatchewan se trouvera le terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. COCHRANE: La question est actuellement à l'étude.

CERTIFICATS REMIS AUX SOLDATS DE LA GUERRE SUD-AFRICAINE.

M. OLIVER demande:

1. Combien de volontaires de la guerre sud-africaine ont-ils reçu, à ce jour, leurs certificats?
2. Combien de concessions de terre ont-elles été obtenues jusqu'à ce jour?
3. Combien de lots de terre ont été choisis jusqu'à ce jour?
4. Au 31 décembre 1911, combien de certificats avaient-ils été enregistrés, les lots de terre toutefois n'ayant pas encore été choisis?

M. ROCHE:

1. 7,323.
2. 6,142.
3. 7,142.
4. 97.

STATION DE TELEPHONE MARITIME DES GRONDINES.

M. DELISLE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il érigé dans la paroisse des Grondines, comté de Portneuf, une station de téléphone maritime?
2. Dans l'affirmative, qui ont été nommés buralistes de jour et de nuit?
3. Quels sont leurs noms, leurs âges et leurs salaires?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. Répondu sous le n° 3.

3. J. O. Paradis, buraliste du jour, 33 ans, $50 pendant la saison de la navigation. Laurent Paradis, buraliste de nuit, 19 ans (nommé temporairement), $50 par mois.

BUREAU DE POSTE DE SOUTH-MANCHESTER.

M. SINCLAIR demande:

1. Qui a l'entreprise du transport du courrier entre Boylston et South-Manchester (N.-E.)?
2. Quelle est la somme à payer par année à l'entrepreneur de ce service?
3. Le nombre de milles à parcourir pour ce service a-t-il augmenté? Dans l'affirmative, quand le changement a-t-il eu lieu? Combien de milles ont été ajoutés au parcours? Si l'on a augmenté le chiffre du contrat à cause d'un plus long parcours, quel a été le montant de l'augmentation?
4. Quelle cause a déterminé cette augmentation de parcours?
5. Qui est actuellement maître de poste a South-Manchester? Quand a-t-il été nommé et quels sont ses émoluments?
6. Combien de résidents de South-Manchester qui recevaient leur courrier au bureau de poste de South-Manchester avant le déplacement de ce bureau, ont depuis donné avis de retenir leur courrier au bureau de poste de Boylston?

M. PELLETIER:

1. Charles David.
2. $120 par année.

3 et 4. Par suite du déplacement du bureau de poste de South-Manchester, le 1er décembre 1912, la distance entre les deux bureaux a été augmenté de quatre milles à cinq milles et demi, ce qui donne droit à l'entrepreneur de recevoir $45 de plus que le prix convenu, mentionné dans la réponse à la question n° 2.

5. M. John J. Callaghan, nommé le 1er décembre 1912. Sa rétribution est de $35 par année.

6. Le département n'a pas de renseignements sur ce point.

RECEVEUR DE LA POSTE A SAINT-FABIEN.

M. CARVELL demande:

1. Qui a recommandé la nomination de Mme Thomas Bellavance comme receveuse de la poste à Saint-Fabien, comté de Rimouski?
2. Y a-t-il eu une recommandation, verbale ou écrite, de la part du député de Rimouski en faveur de cette nomination?

M. PELLETIER: M. H. Boulay, M.P.

TERRES FEDERALES DE WYNYARD.

M. NEELEY demande:

1. Quel était le salaire mensuel du sous-agent des terres fédérales à Wynyard en 1911?
2. Quel est son salaire actuel?
3. Combien de demandes en concession de terre ont été faites à la sous-agence de Wynyard en 1911 et 1912, respectivement?

M. ROCHE:

1. $25 par mois.
2. $50 par mois.
3. En 1911—227.
4. En 1912—126.

RESERVE FORESTIERE.

M. OLIVER demande:

Le quart sud-est de 34-40-14-3 a-t-il été réservé pour fins de parc ou pour autre motif?

M. ROCHE: Ce terrain a été réservé temporairement avec d'autres du voisinage à la suite d'une pétition signée par un grand nombre d'habitants de la région qui demandaient cette réserve comme source d'approvisionnement de bois de construction.

DESTITUTIONS.

M. LEMIEUX demande:

1. Le maître de poste de Contrecœur a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, quand et pourquoi?
2. Qui l'a remplacé, et à la demande de qui?
3. Si c'est pour partisannerie politique, le Gouvernement sait-il que le maître de poste actuel s'occupe de politique?
4. Le courrier d'entreprise du bureau de poste de Contrecœur à la gare a-t-il été destitué?
5. Quel est son nom? Depuis quand avait-il le contrat? Quel est son salaire?
6. Qui l'a remplacé? A la demande de qui? Quel est son salaire?

M. PELLETIER:

1. Oui. Le 20 juin 1912 pour ingérence politique.
2. M. Ephrem Lamoureux, par l'ordre du ministre des Postes.
3. Le département ne possède aucun renseignement sur ce point.

4, 5 et 6. Ulric Saint-Jean faisait se service à raison de $160 par année; son marché a pris fin le 30 juillet 1909. Il avait été passé sur soumission le 15 août 1901 et il avait été renouvelé en 1905. En 1909, il avait été continué aux mêmes conditions sans être renouvelé. Une clause du marché permettait d'y mettre fin par un avis de trois mois. L'avis fut donné et un nouveau marché fut signé avec Ephrem Lamoureux au même prix.

M. LAW demande:

1. Pourquoi le docteur C. A. Webster a-t-il été révoqué de son poste de médecin du port à Yarmouth (N.-E.)?
2. Des personnes ont-elles demandé sa destitution? Dans l'affirmative, qui sont ces personnes?
3. Les demandes de son renvoi ont-elles été écrites ou verbalement?
4. Si l'on a porté des accusations contre le docteur Webster, y a-t-il eu enquête à ce sujet? S'il n'y a pas eu d'enquête, pourquoi?

M. HAZEN:

1. Le Dr Webster a été remercié de ses services dans l'intérêt public.
2. Oui. Par des personnes en qui le ministre a confiance.
3. De vive voix.

4. Les faits sont suffisamment établis pour qu'il ne soit pas nécessaire d'encourir les frais d'une enquête.

M. OLIVER demande:

1. Quand Howard Douglas a-t-il été destitué comme surintendant des parcs?
2. Quel était son salaire lors de son renvoi?
3. Pour quelle raison a-t-il été destitué?
4. Quel est le titulaire actuel? Quand a-t-il été nommé et quel est son salaire?

M. ROCHE.

1. Le 31 juillet 1912.
2. $300.
3. Parce qu'il n'était pas fiable et se servait de sa position officielle dans son propre intérêt.
4. P. C. Barnard-Harvey, nommé le 31 octobre 1912, salaire $3,000 par année.

M. LEMIEUX demande:

A la demande de qui Sylvain Lancup, maître de poste de Petite-Rivière-Est, comté de Gaspé, a-t-il été destitué? Pour quel motif?

M. PELLETIER: Il a été destitué pour ingérence politique par ordre du ministre des Postes.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

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

Copie de toutes requêtes, résolutions, lettres, télégrammes et correspondance en la matière du transport (gratis ou à taux réduit) du foin sur l'Intercolonial pour les cultivateurs du comté d'Antigonish (N.-E.)—aussi, des témoignages entendus et du rapport fait au sujet du manque de foin dans ledit comté et dans d'autres comtés de l'est de la Nouvelle-Ecosse.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes plaintes, réquisitions, pétitions et correspondance de toute nature de la part de la chambre de commerce ou des citoyens de Sydney (N.-E.), ou de quelques-uns d'entre eux, demandant de meilleures facilités sur l'Intercolonial, dans la division de Sydney.—M. Carroll.

Copie de toutes requêtes, demandes, etc., adressées au Gouvernement, ou à l'un ou l'autre de ses départements, par les personnes résidant à Mira, comté de Cap-Breton, à l'effet d'obtenir de l'aide financière pour bateaux, quai ou améliorations sur la rivière Mira.—M. Carroll.

Relevé faisant connaître les sommes payées par le département des Affaires des sauvages pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des Micmacs à Sainte-Anne de Ristigouche (P.-Q.), en chacune des années de la période de 1900 à 1913, inclusivement, et à qui ces sommes ont été payées.—M. Marcil (Bonaventure).

Copie de toute lettre, télégramme, recommandation, requête, document, etc., relatif à la nomination de M. Pierre Cournoyer, comme maître de poste à Saint-Pierre-de-Sorel, comté de Richelieu.—M. Cardin.

Liste des noms des bâtisses occupées par le Gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, en exceptant les blocs: centre, est, ouest et Langevin; les noms des rues où sont situés ces bureaux, et le numéro de chacun de ces bureaux, avec les noms des départements qui les occupent.—M. Boulay.

Liste des sténographes et secrétaires de la Chambre des communes, avec les noms des députés pour lesquels chacune ou chacun travaille; aussi, liste des sténographes et secrétaires de la Chambre du Sénat et des sénateurs, avec les noms des sénateurs pour lesquels chacune ou chacun travaille.—M. Boulay.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondance, accusations, preuve et rapports se rapportant à la destitution de Hugh R. McAdam, maître de poste à Arisaig (N.-E.), et à la nomination du révérend Daniel L. Macdonald pour le remplacer.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de tous les règlements décrétés par le ministre de l'Intérieur touchant la concession des terres fédérales, entre le 8 avril 1905 et le 12 octobre 1911.—M. Oliver.

Copie de toute la correspondance et de tous les documents échangés entre le gouvernement du Canada, ou l'un ou l'autre des fonctionnaires de l'Etat, et Mlle Mastin, d'Angleterre, au sujet de la présentation au Gouvernement par ladite Mlle Mastin, de certains articles en porcelaine et d'autres curiosités en mémoire de la défaite par le vote populaire de la convention de réciprocité avec les Etats-Unis.—M. Sinclair.

Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Travaux publics et M. Morel, M.P.P., député de Nipissing-est, se rapportant en quoi que ce soit à la construction d'un chemin, ou grande route, allant de North-Bay à Sturgeon-Falls (Ont.), et de toutes requêtes, correspondance, rapports d'arpenteurs et d'ingénieurs, se rapportant en quoi que ce soit avec la construction de cette grande route.—M. Murphy.

Copie de tous mémoires, lettres, papiers ou autres documents dans le département de l'Intérieur concernant le ¼ N.-O. de 8-49-26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49-26-4.—M. Oliver.

Copie des règlements faits par le ministre de l'Intérieur du 12 octobre 1911 au 1er janvrier 1912, concernant l'affectation des terres fédérales, et aussi des règlements faits par le ministre de l'Intérieur du 12 octobre 1911 au 1er janvier 1912 concernant l'application du scrip des métis pour obtention de homesteads ou autres terres.—M. Oliver.

Copie de toutes les lettres et de tous les documents se rapportant à l'octroi de scrip de métis, mandat n° 2155, certificat n° 672, en faveur d'Albert Saint-Denis, et faisant connaître ce qui est advenu de ce scrip.—M. Oliver.

Copie de tous les documents, mémoires, lettres, se rapportant au choix d'une certaine étendue de terre pour les fins d'une réserve forestière sur le côté nord de la rivière Saskatchewan, vis-à-vis la cité de Prince-Albert.—M. Oliver.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 21 février, sur la motion de M. Borden tendant à la 2e lecture du bill n° 21, à l'effet d'autoriser des mesures

pour augmenter les forces navales de l'empire, et sur l'amendement de M. Turriff.

M. J. P. O. GUILBAULT (Joliette) (texte): Monsieur l'Orateur, depuis environ trois mois nous avons eu assez de discours, je crois, et ces discours ont été assez longs pour nous renseigner parfaitement sur deux points principaux de ce débat: quelle est la politique respective du Gouvernement et de l'opposition sur cette question de la marine?

Le Gouvernement, alléguant l'urgence, veut une contribution immédiate de 35 millions. Cette contribution de 35 millions devant être donnée à l'Angleterre pour construire des vaisseaux de guerre, devant être employée au service commun de l'empire et du Canada, ce dernier ayant le droit, plus tard, s'il juge à propos de construire une marine, de reprendre ses vaisseaux.

L'opposition, elle, voit une autre urgence; elle voit un besoin pressant de continuer la construction de la marine votée et commencée sur l'initiative de son chef en 1910.

Mais il y a une autre question, plus importante, et sur laquelle personne encore ne s'est prononcé. C'est celle de savoir si le peuple veut de l'une ou de l'autre de ces politiques. Cette hypothèse personne ne peut la résoudre en ce moment, parce que le peuple n'a pas été directement consulté.

Je sais que nos amis de la gauche voudraient faire trancher cette question par une élection générale; c'est ce que demande l'amendement de l'honorable député d'Assiniboine (M. Turriff). Les membres de l'opposition n'ont rien à risquer, étant déjà dans l'opposition; le pire qu'il pourrait leur arriver, c'est d'y rester. Ils n'ont pas grand'chance, selon moi, de reprendre le pouvoir, car le peuple ne se déjugera pas.

En septembre 1911, le peuple s'est prononcé contre la réciprocité, et pour la protection. Il n'a pas changé d'opinion. Les raisons qui militaient alors en faveur de la protection existent encore aujourd'hui. Le peuple veut de la protection, et si on avait des élections à brève échéance, le Gouvernement reviendrait au pouvoir avec une majorité augmentée.

M. PROULX (Prescott): Est-ce que l'honorable député croit que le peuple est en faveur de la contribution?

M. GUILBAULT: Je ne le crois pas; pas plus qu'il était favorable au projet de marine de l'ancien Gouvernement. Une élection générale ne donnerait pas l'opinion clairement manifestée du peuple sur un point précis. Le seul moyen de connaître l'opinion du peuple, c'est de le consulter sur ce point-là, et ce point-là seulement, mettant de côté toutes les autres questions politiques. Ce moyen est le plébiscite.

M. LAPOINTE (Kamouraska): C'est moins dangereux.

M. GUILBAULT: C'est moins dangereux et c'est plus clair. Je comprends que des élections générales offriraient plus de chances aux libéraux d'arriver au pouvoir. Mais le parti libéral ne voulait pas le plébiscite en 1910, et ne voulait pas consulter le peuple sur cette question de la marine. Pourquoi? Parce que le parti libéral savait bien que son projet de marine aurait été accueilli par la désapprobation universelle du pays.

Si aujourd'hui les trois questions suivantes étaient posées au peuple par voie de plébiscite: Etes-vous en faveur du maintien de l'état de chose actuel? ou êtes-vous en faveur de la construction d'une marine telle que projetée par l'ancien Gouvernement? Enfin, en troisième lieu, êtes-vous en faveur d'une contribution d'urgence qui pourrait être plus tard permanente, en faveur de la marine anglaise?

Si le peuple était consulté sur ces trois points-là, je crois qu'il se prononcerait à une grande majorité en faveur du maintien de l'état de choses actuel, c'est-à-dire qu'il ne voudrait pas donner de contribution ni continuer la marine inaugurée par l'ancien Gouvernement, c'est-à-dire une marine qui serait au service de l'Angleterre en temps de guerre. Car, ne l'oublions pas, la politique de l'ancien Gouvernement était une marine construite par les Canadiens, payée par les Canadiens, équipée par les Canadiens, leur appartenant en temps de paix, mais, en temps de guerre, sous le contrôle exclusif de l'Angleterre.

Ce que le peuple veut, selon moi, c'est la construction de navires côtiers, de nature à protéger notre pays, et en défendant notre domaine nous aidons à l'Angleterre. Le peuple canadien est loyal envers la mère patrie, et si jamais elle a besoin de l'aide de ses colonies, le Canada ne le lui refusera pas. Mais il ne veut pas qu'on lui impose la loyauté par une loi, il veut avoir le mérite complet de sa loyauté.

A propos de cette question du plébiscite, on a tout fait pour empêcher qu'elle fût posée carrément dans cette Chambre. Lorsque l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) a proposé son sous-amendement, on a fait un acte très habile, car on conservait l'amendement du chef de l'opposition qui approuvait la politique de l'ancien Gouvernement. Or, on savait que les députés indépendants n'approuvaient pas cette politique-là. S'ils votaient pour le sous-amendement, ils se trouvaient à approuver implicitement une politique qu'ils avaient combattue; et s'ils votaient contre le sous-amendement, ils s'exposaient d'être accusés de ne pas vouloir de la consultation populaire, de ne pas être logiques et conséquents avec eux-mêmes. Voilà pourquoi on a greffé sur l'amendement un tout petit appendice se référant à la consultation populaire, et ainsi le tour était joué. Heureusement que l'honorable député de

Nicolet (M. Lamarche) a vu clair dans le jeu de nos adversaires et il a expliqué d'une façon complète pourquoi les députés indépendants n'appuieraient pas ce sous-amendement. Ce que nous voulons, c'est de connaître la volonté du peuple exprimée sans ambiguïté, sans confusion avec d'autres questions, afin que son verdict ne soit obscurci par aucune autre considération et soit parfaitement défini. Et pour en arriver là, il faut recourir au plébiscite. Le parti libéral n'en veut pas, et le parti conservateur n'en veut pas non plus. Les deux partis n'en veulent pas, le peuple seul en veut, mais il ne l'aura pas, je le crains.

On a parlé à plusieurs reprises de l'effet moral produit par le vote d'une contribution ou la construction d'une marine canadienne, parce que par là même on en conclurait à l'étranger que le Canada veut aider l'Angleterre. Mais ce vote ne serait que celui de la majorité de 221 députés. Combien il aurait plus d'effet s'il était le vote libre et spontané de la majorité de centaines de milliers d'électeurs! Il représenterait alors l'opinion de la majorité du pays, et non plus seulement l'opinion de la majorité des députés. Mais on n'ira pas devant le peuple, car les deux partis semblent s'entendre parfaitement sur ce point.

Il faut à tout prix se lancer, pour me servir de l'expression pittoresque de l'honorable chef de l'opposition, dans le gouffre du militarisme, sans consulter le peuple, que ce soit par la construction d'une marine canadienne en temps de paix, impériale en temps de guerre, ou par le vote d'une contribution d'urgence. Coûte que coûte, il faut nous lancer dans le gouffre du militarisme. Le peuple croit, lui, que l'argent du pays devrait être employé pendant quelques années encore au développement de ses ressources. Le temps viendra toujours trop vite où nous devrons nous jeter dans le militarisme.

Le peuple du Canada n'a jamais refusé d'aider l'Angleterre lorsque le besoin s'en est fait sentir, comme le disait si éloquemment, l'autre jour, l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil), lorsqu'il nous relatait les actions d'éclat du héros de Châteauguay et les faits à jamais mémorables de la guerre de 1812. Le peuple s'est toujours montré loyal envers l'Angleterre, et nous sommes les descendants de ces loyaux. Mais, je le répète, nous voulons que ce soit un acte spontané, le vœu de la majorité. Le peuple ne veut pas qu'on l'enchaîne à son insu. La consultation populaire, voilà la position que j'ai prise dans le passé et celle que j'entends maintenir aujourd'hui.

Maintenant, on dit que dans la province de Québec, on a horreur des armements. Ceci peut être vrai jusqu'à un certain point. Veut-on savoir d'où cette horreur origine?

Elle date de la campagne incendiaire faite par le parti libéral en 1896, lorsque le chef du gouvernement d'alors, sir Charles Tupper, demandait de voter un million pour l'achat de fusils, et que les meneurs libéraux organisèrent une campagne violente dans tout le pays. Et maintenant l'opposition nous demande non seulement la création d'une marine, mais son chef est encore allé plus loin, car il a déclaré que si l'Angleterre était en danger ou simplement en rivalité avec un, deux, trois ou plusieurs des grands pays d'Europe, le Gouvernement pourrait être certain que nous mettrions à la disposition de l'Angleterre, non pas seulement 35 millions, mais deux fois, trois fois et même quatre fois cette somme et même toutes les ressources du Canada sans qu'il y aurait une voix discordante.

S'il y a dans la province de Québec un sentiment hostile au militarisme, c'est le parti libéral qui l'aura voulu par ses excès de langage dans le passé.

Je crois donc que le seul moyen de bien connaître l'opinion du peuple, est par voie de plébiscite, et je le proposerai dans quelques instants, appuyé par mon honorable ami de Rimouski. Avant de reprendre mon siège je tiens à rectifier certains avancés faits par mes amis de la gauche au cours de cette discussion. Les honorables députés de Welland (M. German) et de Rouville (M. Lemieux) ont dit que la marine de l'ancien Gouvernement avait triomphé, en 1911, dans la province de Québec. Telle n'est pas mon opinion. Ce qui a triomphé dans la province de Québec, ça été le prestige personnel et l'incomparable popularité du chef de l'opposition. Sans le nom de Laurier, le parti libéral aurait été écrasé dans Québec. On s'est servi de son nom; on avait une organisation parfaite, une caisse électorale bien garnie, une presse dévouée, et c'est avec cela qu'on a écrasé le parti conservateur dans Québec.

L'honorable député de Rouville a dit que certains députés conservateurs avaient été élus par accident, notamment celui de Joliette.

Je comprends que c'était réellement un accident pour le parti libéral qui y a perdu un de ses amis; mais cet accident était prévu, et le parti libéral a fait tout en son pouvoir pour l'empêcher. L'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) est venu aider son ami libéral dans le comté de Joliette, mais il n'a pas réussi. Il en est de même de l'ancien député de Yamaska, M. Gladu, qui, à deux reprises différentes, est venu porter la parole dans le comté de Joliette, et qui, le 21 septembre au soir, était battu chez lui; c'était un accident.

L'ex-député d'Hochelaga, M. Rivet, est aussi venu prêcher l'évangile libéral dans Joliette; mais le 21 septembre, il subissait le même accident et était battu. L'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau)

est venu me rendre visite, et le 21 septembre 1911 il voyait sa majorité presque anéantie. L'ancien chef du Gouvernement, maintenant le chef de l'opposition, a daigné aussi me rendre visite, et le 21 septembre au soir, il avait lui aussi l'accident de cesser d'être premier ministre pour devenir simple chef de l'opposition.

Un autre accident s'est aussi produit, j'allais l'oublier. L'honorable député de Rouville qui était alors député de Gaspé, est venu dans Joliette, mais à la fin de septembre il cessait d'être député de Gaspé, et restait simplement député de Rouville.

L'hon. M. PELLETIER: Un autre accident.

M. GUILBAULT: C'est toute une série d'accidents.

Je ne veux pas, monsieur l'Orateur, parler plus longtemps, vu qu'il y a encore un grand nombre de députés qui doivent prendre la parole.

Je propose donc, appuyé par l'honorable député de Rimouski (M. Boulay), à titre d'amendement à l'amendement—et je le crois parfaitement régulier—que les mots suivants soient ajoutés à l'amendement de l'honorable député d'Assiniboïa: "par voie de plébiscite".

M. BUREAU: Monsieur l'Orateur, je demande l'application du règlement. L'honorable député, en somme, a prétendu que les deux partis s'étaient concertés pour que son projet d'amendement fût déclaré en contravention au règlement.

M. l'ORATEUR: Cette assertion n'est pas fondée. Autant que je sache, personne n'en a rien su, pas même moi, avant que le texte en eût été remis entre mes mains.

M. BUREAU: Alors vous me donnez raison?

M. l'ORATEUR: Oui.

M. GUILBAULT: Je n'ai pas prétendu que les choses s'étaient ainsi passées. J'ai simplement exprimé l'espoir qu'on n'en agirait pas ainsi à l'égard du sous-amendement que je vais proposer à l'instant et j'ajouterai que le projet d'amendement que je vais soumettre n'a pas encore été soumis à la Chambre. Je propose comme amendement que les mots suivants soient ajoutés au texte soumis par l'honorable député d'Assiniboïa :

Par voie de referendum.

Je le propose avec l'appui de M. Boulay.

M. LEMIEUX: Je me demande si l'honorable député peut traduire "plébiscite" par "referendum". Je vois que dans le français, il se sert du mot "plébiscite".

M. PELLETIER: Il y a quelque différence entre "referendum" et "plébiscite". L'honorable député (M. Guilbault) s'est servi dans le texte français du mot "plébiscite"; il faudrait plébiscite dans l'anglais aussi.

M. l'ORATEUR: En français, c'est plébiscite.

M. PELLETIER: Il ne serait pas juste, à mon avis, de se servir du mot "referendum" quand le député de Joliette (M. Guilbault) veut que ce soit "plébiscite".

M. GUILBAULT: "Plébiscite", il faudrait se servir du même mot en anglais.

M. l'ORATEUR: J'observe que dans la version française, on lit "par voie de plébiscite". Dans la traduction on a "par voie de referendum". A mon avis il faudrait "par plébiscite" dans la traduction comme dans l'original. La question se présente au sujet du sous-amendement.

M. BUREAU: L'honorable député a-t-il quelqu'un pour seconder sa motion?

M. l'ORATEUR: Y a-t-il quelqu'un pour seconder la motion?

Un DEPUTE: Il n'a personne pour l'appuyer.

M. PELLETIER: Il faudrait donner à l'honorable député de Joliette le loisir de dire s'il a quelqu'un pour l'appuyer. Il serait injuste d'étouffer du coup sa proposition.

M. l'ORATEUR: Je demande le nom de celui qui seconde cette motion.

M. GUILBAULT: M. Boulay, de Rimouski.

M. PROULX: L'honorable député de Rimouski consent-il?

M. PELLETIER: Ce n'est pas juste; l'honorable député n'a pas le droit de parler ainsi. C'est au député qui fait la proposition de dire par qui il est appuyé.

M. BUREAU: Monsieur l'Orateur a le droit de s'en informer.

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas à l'Orateur qu'il appartient de dire si quelqu'un seconde ou non une motion. Celui qui propose la motion nomme le député qui l'appuie, et la Chambre est maintenant saisie de cette motion.

M. W. S. LOGGIE (Northumberland): Monsieur l'Orateur, j'ai quelque hésitation à prendre la parole même brièvement sur cet important sujet que la Chambre discute depuis si longtemps. Depuis les premiers jours où les colonies composant la confédération canadienne sont passées sous l'égide de la couronne britannique, celle-ci fait sa part pour le maintien de sa suprématie navale, dans la mesure suffisante

pour assurer notre sécurité en temps opportun, mais sans que nous ayons contribué à la dépense. Nos industries se sont développées. Nos voies de commerce ont joui de la sécurité, en raison de la puissance et du prestige de la marine royale. La vaillance de la mère patrie est aujourd'hui aussi grande que jadis, elle a la volonté et les moyens de défendre la nation qui est sa fille. Le Canada est aujourd'hui aux yeux de l'univers une grande et jeune nation au sein de l'empire le plus puissant du monde, l'aînée et la plus grande des jeunes nations sœurs et il nous incombe de remplir pleinement notre devoir envers cet empire.

Nos ressources par tête d'habitant nous placent aujourd'hui au troisième rang parmi les nations du monde, et je crois que le temps est arrivé où nous devons nous affirmer comme nation. Notre commerce avec l'étranger a été l'année dernière de plus de $150,000,000, et nous pouvons très bien appliquer $35,000,000 à la défense navale de notre empire. Il me paraît regrettable que l'empire et le monde nous voient divisés sur une question de ce genre. On nous demande de voter $35,000,000 pour construire des navires, lorsque la moitié au moins de la population est opposée à cette politique. Je dis donc que dans l'intérêt de l'empire comme dans le nôtre, nous devrions, sur une grande question comme celle-ci, en venir à une entente quelconque qui nous permettrait d'être unanimes. Si une vigilance éternelle est le prix de la liberté, c'est le prix que nous devrions payer pour maintenir nos liens d'amour et d'affection à notre roi et à l'empire, et si nous voulons faire tout notre devoir, nous devrons être unanimes dans la décision que nous prendrons. Pas un membre de cette Chambre ne contestera que le Parlement canadien devrait être suprême dans les questions fiscales et politiques qui intéressent surtout le Canada et le peuple canadien.

Après ce court exorde, je veux raconter brièvement les événements qui nous ont conduit à la situation présente. Il ne me sera pas nécessaire d'aller plus loin en arrière que la déclaration faite en 1909 par M. Asquith, dans le parlement impérial, lorsqu'il disait que les puissances étrangères augmentaient beaucoup leurs armements. La Chambre se rappellera que cette déclaration a alarmé toutes les parties de l'empire. Elle se rappellera sans doute ce qui a eu lieu au Canada quelque temps après. L'honorable ministre du Commerce (M. Foster) a proposé une résolution formulant d'une façon éloquente le devoir que le Canada se devait à lui-même et à l'empire dont il est une partie si importante. En cette circonstance, le très honorable chef actuel du Gouvernement fut très explicite. Je tiens à la main quelques extraits du discours qu'il a prononcé sur cette motion. Je vois dans le hansard de mars 1909, que le premier ministre s'est exprimé comme suit:

Mais, monsieur l'Orateur, n'oublions pas que le rang de nation implique des responsabilités nationales. Inutile pour nous de dire du Canada qu'il est une nation, si nous devons chercher à nous soustraire aux responsabilités qui nous incombent en tant que nation.

Puis il demande:

Quelle sont donc ces responsabilités?

Chez toutes les nations civilisées du monde, on s'accorde à reconnaître que ce sont la défense du territoire et la protection du commerce.

Je vous le demande, monsieur l'Orateur, n'est-ce pas là ce que veut la moitié de la population du Canada, aujourd'hui représentée par les honorables députés à votre gauche? Mon très honorable ami disait encore:

A mon avis, au moins la moitié de ce que nous votons pour la milice devrait être votée pour la défense navale.

Qu'est-ce que cela représente? L'honorable premier ministre nous propose aujourd'hui d'offrir une somme qui, si on la capitalise, représente $1,500,000 par année. Voilà tout ce que signifie ce don proposé de $35,000,000 pour construire ces trois navires. L'intérêt sur $35,000,000, et le fonds d'amortissement annuel ne représenteraient que $1,500,000, et cependant le très honorable premier ministre disait en mars 1909 que l'on devait consacrer à la défense navale au moins la moitié de ce que l'on consacrait à la défense de terre. Quel serait le chiffre alors, monsieur l'Orateur? Si on consulte le budget on y verra un crédit de $10,000,000 pour la défense militaire pour l'année prochaine, et cependant lorsqu'il s'agit de la question si importante de la défense navale, le premier ministre ne nous demande pratiquement que $1,500,000. Il donne comme raison que nous avons des navires pour défendre nos côtes et notre commerce, car il demande plus loin: "Quel est le grand marché du Canada aujourd'hui?" Et il répond que ce grand marché est la mère patrie.

Je veux citer un autre passage du discours de l'honorable premier ministre en cette circonstance. C'est celui-ci:

Mon plus grand désir serait de voir le Parlement et le public acclamer d'une seule voix la politique nationale concernant ce grand problème et le projet de résolution qui en serait l'expression. Cette question est trop importante pour permettre aux partis politiques de s'en faire une arme.

Je regrette extrêmement que cette question soit devenue une question de parti, mais le coupable est le très honorable premier ministre lui-même lorsqu'il a appuyé la résolution proposée par l'ancien minis-

tre des Travaux publics (M. Monk) lorsqu'il siégeait à la gauche.

La résolution (de mars 1909) fut adoptée peu de temps après par la Chambre, au scrutin? Non; elle fut adoptée unanimement. Proposée d'abord par l'honorable député de Toronto-nord avec l'appui de l'honorable premier ministre actuel, elle fut modifiée ensuite par le chef du Gouvernement d'alors, modification qu'approuva le chef du Gouvernement actuel. La motion fut adoptée unanimement par la Chambre. Elle représentait les vœux du peuple canadien à cette époque-là, et il n'est rien survenu réellement depuis ce temps-là pour modifier la situation. Elle représentait le sentiment du peuple alors et elle le représente encore aujourd'hui.

La Chambre me permettra de dire quelques mots au sujet du sous-amendement proposé par l'honorable député qui vient de parler (M. Guilbault) (Joliette).

Par son amendement, il propose, si je ne me trompe, de soumettre cette question au peuple par voie de plébiscite, et la conséquence de ces observations serait de consulter le pays sur trois projets: celui du Gouvernement, celui de l'opposition, avec, en sus, une politique d'abstention. Je suis, quant à moi, opposé à un pareil amendement, et je ne voterai pas son adoption.

L'autre point sur lequel je désire parler a trait à la présentation de la loi sur la marine de guerre. Le projet en a été soumis à la Chambre par le chef de l'opposition; il a été adopté après un long débat. Je regrette pour ma part que l'on ait introduit la politique dans cette affaire. Le chef actuel du cabinet avait, quelques mois auparavant, voté en faveur de la résolution que j'ai déjà mentionnée, et, il a, comme je l'ai déjà fait observer, parlé avec beaucoup d'enthousiasme de ce qui allait s'ensuivre; c'est-à-dire que le Canada aurait en propre une marine pour défendre son commerce et son territoire. A la suite de cette résolution et de l'adoption de la loi est venue l'élection de Drummond-et-Arthabaska, et l'affaire a pris une tournure de plus en plus politique. A cette élection, les nationalistes ont chargé un candidat de laisser savoir au monde que leur politique était contre toute participation du Canada à la défense navale de l'empire, qui allait prendre leurs fils et les jeter comme chair à canon sur nos vaisseaux dans des guerres étrangères. Cela n'eut été qu'à moitié mal, monsieur l'Orateur, si, au cours de cette élection, les sentiments et la doctrine que prêchaient les nationalistes n'avaient pas reçu l'appui du présent ministre du Commerce (M. Foster) et du chef des whips du parti conservateur. Ils se sont par là assimilés aux nationalistes. Ils leur ont donné la main, ont fait cause commune avec eux, et ont aidé à faire battre Laurier, sans se préoccuper des suites. Cela semble avoir été leur seul désir du moment.

Vinrent ensuite la dissolution des Chambres et les élections de 1911. Si vous le voulez, je vous lirai quelques mots du programme des nationalistes dans la circonstance. Voici ce que disait M. Bourassa:

> Mais ayant foi en la grandeur et en l'efficacité des principes de centralisation et d'autonomie solennellement proclamés et reconnus depuis un demi-siècle par les autorités de la Grande-Bretagne et celles du Canada, nous sommes opposés à toute nouvelle politique qui nous entraînerait dans des guerres lointaines, étrangères au Canada.

Toute politique qui nous entraînerait dans des guerres étrangères au Canada. Il s'est trouvé dans la province de Québec un parti qui a inséré cette phrase dans son programme, et c'est à l'aide de ce programme que vingt ou trente sièges peut-être ont été gagnés dans la province. Ce n'est pas que j'y trouve fort à redire, car chacun dans ce pays a le droit d'agir comme il l'entend; mais ce à quoi je trouve à redire, c'est que, dans la ville d'Halifax, le 12 ou le 13 de septembre, le premier ministre a tenu une assemblée politique, où l'a accompagné un homme qui n'était autre que sir Hibbert Tupper lui-même. En la présence du chef du Gouvernement et pour lui, sir Hibbert Tupper a prononcé à l'occasion de ce programme les paroles suivantes:

> J'ai dû autrefois condamner M. Bourassa et sa politique, mais, en face du danger que présente cette convention douanière, je ferai bon accueil à M. Bourassa, à M. Monk ou à quiconque aidera à la faire rejeter.

Nos adversaires pourraient-ils mieux inviter le parti nationaliste à se rallier à eux, et à battre le cabinet de sir W. Laurier qui avait fait adopter la politique navale? Les meneurs du parti dans Québec ont promis au peuple que la loi serait révoquée. Puis, qu'est-il arrivé? Le très honorable chef du Gouvernement a formé un cabinet, ou sont entrés pêle-mêle nationalistes et défenseurs de l'empire, qui se sont donné la main pour conseiller Son Altesse Royale sur ce que devait être la politique nationale de ce jeune pays dans ses relations avec la métropole. Le premier pas vers une réalisation de cette promesse de révoquer la loi navale, ça été un avis du ministre de la Marine et des Pêcheries qu'elle le serait.

Je dirai un mot, s'il vous plaît, de la visite à Londres et du retour. Remarquez que dans ces douze ou dix-huit mois, ce ballon politique allait se gonflant de plus en plus, et, au retour au Canada du premier ministre et de ceux qui l'accompagnaient, après que fut connue la politique qu'ils avaient à proposer au peuple, le ballon éclata et l'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk) se retira sain et sauf.

Je n'ai pas un mot à dire contre lui. Je suis, bien entendu, opposé à sa politique; mais, s'apercevant que le Gouvernement du jour allait à l'encontre de l'entente que l'on allègue avoir existé, entente d'après laquelle aucune dépense ne devait se faire pour des fins navales sans consulter le pays, il a remis son portefeuille.

Permettez-moi de dire quelques mots sur le projet qui nous est soumis. Le premier article nous dit que le Canada va dépenser 35 millions dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire. Cela m'agrée absolument, je n'y vois nulle objection, et je voterai la chose de bon cœur; mais c'est aux dispositions qui suivent que je m'oppose, et je vais vous dire franchement pourquoi. Il n'est pas nécessaire, je pense, de lire ces articles, mais le sommaire seulement. Cette somme est destinée à la construction de cuirassés ou de croiseurs qui serviront à la commune défense de l'empire, selon des arrangements à faire avec le gouvernement impérial. Ces arrangements, je suppose, sont que les navires vont être mis entre les mains du gouvernement anglais après leur construction et l'on ne prend aucune mesure pour en former les équipages ni pour les entretenir. Je vous déclare franchement, monsieur l'Orateur, que je suis sans équivoque opposé au trois derniers articles du bill, les articles 3, 4 et 5, et je vais en donner les raisons.

On propose de dépenser cet argent d'après des principes erronés. Le projet n'a rien de canadien et il n'est pas dans le meilleur intérêt de l'empire en général. On propose de construire ainsi ces navires, de les équiper et de les mettre à la disposition de l'amirauté. Ceci veut dire que vous laissez aux contribuables anglais la charge d'en prendre soin, alors que, capitalisée, la somme annuellement dépensée dans ce but dépassera de beaucoup les frais de construction ou la valeur de ces mêmes navires. C'est, à proprement parler, demander aux contribuables anglais de faire, relativement à ces trois vaisseaux, plus que vous ne faites vous-mêmes. Je m'y oppose encore, parce que, non seulement vous faites payer au contribuable anglais les frais d'entretien, mais vous lui abandonnez la gestion en temps de paix d'un bien qui est à nous. Cela est contraire aux principes de notre Constitution, contraire à l'esprit et au principe de la vraie démocratie. C'est manquer au respect que l'on se doit; cela est peu magnanime et peu digne d'un pays riche et qui se respecte. En outre, cela tend à affaiblir la trame d'or de la chaîne qui attache les uns aux autres les grandes colonies de la couronne. Vous dites que ces vaisseaux sont destinés à la commune défense de l'empire, et moi je dis que, dans ces conditions, la chose est indigne d'une fille riche et loyale envers sa mère.

M. LOGGIE

Pour nous de la gauche, notre idée serait d'employer cet argent à la construction de deux navires les plus grands du monde et le reste à des navires moindres, mais du type le plus avancé, de façon à former deux escadres que le Canada équiperait et maintiendrait et qu'il gérerait en temps de paix, sous l'œil de l'amirauté, qui échangerait avec les nôtres les matelots de la flotte royale, pendant que nos vaisseaux toujours dans la zone tracée par l'amirauté, obéiraient absolument à notre direction en temps de paix, faisant la police dans les eaux mises à part, comme je l'ai dit, par l'amirauté, et obéissant une fois dans les eaux étrangères, aux règles établies pour la circonstance par celle-ci. Il me semble que nous pourrions nous entendre sur quelque chose dans ce sens. Naturellement, il ne faut pas attendre du cabinet qu'il accepte tout ce que la gauche suggère; mais, le Canada s'étant prononcé sur la question, nous ne devrions pas, par intérêt pour nous comme par intérêt pour l'empire, laisser croire que nous sommes divisés. Ne nous est-il pas possible de tomber d'accord sur un plan selon lequel cette question pourrait être réglée à l'honneur du pays?

Permettez-moi de vous soumettre un autre motif que j'ai de croire que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait agréer une proposition qui réponde aux sentiments unanimes exprimés en 1909 par le Parlement. Voici quel serait l'effet de ce que proposent les membres de la gauche. En nous demandant de voter 35 millions que l'on emploiera à construire des vaisseaux en Angleterre, le premier ministre se réclame d'un cas urgent, d'un besoin, d'une crise. Je discuterai ce point plus tard, mais pour les fins de mon raisonnement, cela importe peu. S'il existe une crise, nous pouvons y parer aussi vite et mieux encore en adoptant la motion de mon très honorable chef (sir Wilfrid Laurier) qu'on ne le peut faire par le projet de loi à l'étude. Au cas d'une circonstance pressante, le gouvernement anglais peut mettre à la disposition de l'amirauté quelqu'un ou quelques-uns des vaisseaux qui sont disponibles pour agir dans la zone indiquée, ou même, si l'occasion s'en présente, les faire avancer contre l'ennemi, ou encore dans les eaux où l'empire est exposé à l'invasion, ces vaisseaux pourront être, tant que la guerre durera, absolument sous la main de l'amirauté. En d'autres termes, si, lorsque deux de nos vaisseaux seront construits et équipés, il se présentait une circonstance pressante, on les pourrait mettre sur-le-champ à la disposition de l'amirauté, de même que nos fils qui s'exerceront au métier à bord de ces navires. Au

reste, quels que soient les hommes que nous aurons pu dresser avec le temps, ils seraient fournis à l'amirauté, mais soldés par le Canada. Toujours dans le sens de l'amendement proposé par le chef de l'opposition et dans le sens de la résolution unanimement agréée en 1909, nous nous mettrions avec ardeur à construire des vaisseaux au Canada, demandant des soumissions pour la construction au Canada dans un temps déterminé des navires les moins considérables de l'escadre. Il nous faudrait faire davantage. L'amendement n'en dit rien, je l'avoue, mais il faudrait demander des soumissions pour la construction au Canada dans un délai déterminé des deux principaux navires, en même temps que des soumissions pour la construction de ces mêmes navires en Angleterre. Une fois les soumissions arrivées, nous nous mettrions immédiatement à l'œuvre. Agissons en fille riche, dont le cœur déborde d'amour et de dévouement pour sa mère, c'est-à-dire pour l'empire dans son ensemble, indiqué par le drapeau blanc qui flottera à la poupe de chacun de nos vaisseaux.

Permettez-moi de mentionner à la Chambre une chose qui a, je crois, un rapport très intime avec ce que j'ai déjà dit. La politique de M. Borden aura pour effet d'obliger les contribuables anglais à équiper et à entretenir les trois navires dont on parle. Ces trois vaisseaux constituent en outre une addition au programme du parlement britannique, à ce que le premier ministre Asquith a déclaré être nécessaire au maintien de la suprématie anglaise.

Mais ne l'oubliez pas, monsieur l'Orateur, l'hon. M. Churchill, portant la parole au dîner des constructeurs de navires, le 4 mai dernier, fait allusion à la visite prochaine des représentants du Canada, et dit:

Si le principal développement des dix années écoulées a été la concentration de la flotte britannique sur les théâtres décisifs, il n'est pas improbable, j'ose le dire, que le principal développement naval des dix années à venir sera l'accroissement et le progrès des forces navales actives dans les grands dominions d'outremer. C'est alors que nous pourrons faire la véritable répartition de la tâche entre la mère patrie et ses filles, les nations sœurs d'outremer, et cette répartition du travail consistera à maintenir nous-mêmes la suprématie maritime envers et contre tous, au point décisif, tandis qu'elles garderont et surveilleront le reste de l'empire.

Pesez bien ces paroles, monsieur l'Orateur, est-il possible d'apporter un témoignage plus clair, plus énergique, à l'appui de la proposition formulée par le chef de la loyale opposition de Sa Majesté? Pourrait-on citer des paroles plus énergiques, en corroboration du vote unanime de cette Chambre en 1909? Voilà l'opinion exprimée par M. Churchill en mars dernier à peine. Puis, le 22 juillet, le premier lord de l'amirauté prononça devant la Chambre des communes un discours où, faisant allusion à la visite de M. Borden et de ses collègues, il dit:

M. Borden désire que l'aide du Canada soit supplémentaire au programme actuel, et que toutes les mesures adoptées par le Canada puissent directement fortifier les forces navales de l'empire—la marge disponible pour sa sûreté.

Que les députés le remarquent bien, en mai dernier, M. Churchill expose apparemment les vues de l'amirauté et cela peu avant l'arrivée de M. Borden à Londres, tandis que son discours du 22 juillet, il le prononça après le départ de M. Borden, de Londres. N'y a-t-il pas lieu de supposer que M. Borden a cherché à obtenir l'adhésion de M. Churchill à quelque politique ou système qui ne jurerait pas trop de se voir accouplé aux promesses d'abroger la loi du service naval et pourrait aussi répondre aux exigences politiques du moment. En matière d'urgence, M. Churchill dit que la marine royale marchait de pair avec la flotte allemande, et que ses propositions visaient l'accroissement de la force de combat de la marine par l'addition de quelques escadres, et quant à la flotte de la mer du Nord, il ne se proposait pas de lui donner une force supérieure à celle prévue par le programme actuel, parce que ce serait chose inutile et pur gaspillage. A la même date, devant la Chambre des communes, le premier ministre du Royaume-Uni, M. Asquith, disait:

Jamais il n'a existé par le passé à venir jusqu'à cette heure même un seul instant où notre force navale n'ait été d'une écrasante supériorité sur toute combinaison qu'on peut légitimement croire formée contre nous.

Dans le même discours, le leader du gouvernement du Royaume-Uni affirme que ce serait un gaspillage insensé de construire un plus grand nombre de cuirassés que ceux prévus par le programme de l'amirauté. Le programme du Canada n'était pas encore connu à cette époque, et ces paroles ne sauraient s'étendre à la proposition figurant au bill devant cette Chambre. M. Asquith dit:

J'ai toujours prétendu que, lorsqu'il s'agit d'un art aussi variable que celui de l'architecture navale, c'est une fort grave erreur de prendre vos dispositions trop longtemps à l'avance; sinon, il pourrait arriver qu'il vous restât des navires surannés, de type non moderne, ne répondant réellement pas aux besoins, aux exigences croissantes de la guerre navale, et alors vous aurez perdu votre argent et force serait de tout recommencer.

Aux yeux du premier ministre du Royaume-Uni et à ceux du ministre du département naval, le programme de l'amirauté répond suffisamment aux légitimes prévisions d'urgence. C'est ainsi que le premier

ministre du Royaume-Uni résista à la pression exercée en faveur de l'augmentation de construction navales inscrites au programme. Bien que ce fût là l'opinion exprimée par M. Asquith, le 22 juillet, les Canadiens reconnaissent que, lorsque le gouvernement canadien, par l'entremise du premier ministre, offrit de construire trois navires et de les placer à la disposition de l'amirauté, l'offre fut l'objet des observations les plus favorables, bien que l'entretien et l'équipement de ces vaisseaux fusse un nouveau fardeau imposé aux contribuables britanniques. On publia à son de trompe d'un bout à l'autre du pays l'offre superbe faite par le Canada pour la défense de l'empire. M. Borden stipula que les trois vaisseaux qu'il voulait offrir sera un supplément au programme britannique, alors que, d'après le discours de M. Asquith, le programme du gouvernement britannique répond suffisamment aux besoins de la situation. En effet nous imposons au Royaume-Uni le fardeau de l'équipement et de l'entretien de trois vaisseaux de plus que le nombre prévu par le programme du 22 juillet. Ce programme est tracé plusieurs années d'avance, et l'amirauté britannique n'en est pas moins tenue de continuer son programme de construction—parce que le Canada stipule que ses trois vaisseaux sont supplémentaires.

Pour une jeune nation comme le Canada, est-ce bien la meilleure attitude à prendre? N'y a-t-il pas lieu de supposer que l'Allemagne se mettra à l'œuvre et construira un ou deux vaisseaux supplémentaires, pour faire face aux trois navires canadiens ajoutés par surcroît au programme britannique? Mettre l'empire en pareille posture, ce n'est certes pas fort judicieux. En présentant sa résolution et en formulant ses observations sur le projet de loi dont cette Chambre est saisie, le premier ministre, parmi les raisons qui, à son avis, militent en faveur de ces projets, a dit que d'ici à un quart de siècle le Canada serait dans l'impuissance de se créer une marine. Cette affirmation est-elle justifiée par les faits? Si le peuple canadien, dans une période de temps limitée, a réussi à installer un matériel d'un million de dollars, pour la construction d'un des plus grands ponts du monde, le pont de Québec, est-il légitime de prétendre que nous serions impuissants à construire au pays les navires comme début dans la création d'une marine canadienne? Si des entrepreneurs de constructions navales, possédant les capitaux et l'expérience voulus, s'engagent à construire les vaisseaux dans le délai stipulé, pourquoi le premier ministre ferait-il si froid accueil à cette louable proposition tendant à inaugurer au Canada même la construction de navires d'acier, dans la mesure correspondant aux progrès réalisés par le pays dans les autres genres d'industrie?

Dernièrement, nos cadets de l'Ecole navale ont presque tous réussi aux concours auxquels ils ont participé aux Etats-Unis. Si l'Australie peut équiper et entretenir une division navale, et cela à bref délai, est-il bien digne d'un homme d'Etat d'affirmer que le Canada n'est pas à la hauteur de cette tâche?

Un autre argument invoqué par le premier ministre à l'appui de la résolution et du bill est celui-ci: pourquoi créer une marine canadienne, alors que nous pouvons jouir de la protection de la marine royale et faire figurer nos vaisseaux au premier rang. Que penser de pareille affirmation, en présence de la déclaration faite par le premier ministre actuel, le 29 mars 1909, dans un sens tout à fait opposé. L'honneur, dit-il, nous fait un devoir de prendre cette attitude. Et aujourd'hui: Pourquoi dit-il, créer une marine canadienne? Je réponds d'abord: "Pourquoi n'aurions-nous pas une marine canadienne? Parce que notre devoir envers le pays et envers l'empire nous impose cette obligation. La position actuelle du Canada est celle d'une jeune nation riche, au sein du plus grand empire du monde. Par l'organe de son parlement, le peuple canadien s'est prononcé d'une seule voix en faveur de la création d'une marine canadienne, institution qui prendra racine au pays et ira croissant, tout en donnant une preuve tangible de notre amour et de notre dévouement pour nos foyers et pour notre empire. Inutile de dire que nous avons la protection de la marine royale. Nous en jouissons depuis notre âge le plus tendre; nous en avons joui durant notre enfance coloniale et depuis que nous avons créé la confédération des provinces.

Un mot au sujet d'une autre affirmation formulée par le premier ministre à l'appui de sa thèse en faveur de la résolution et du bill. Il a fait allusion au dernier paragraphe du mémoire de l'amirauté qu'on a mainte fois cité ici et qu'il est inutile de répéter. Ce dernier paragraphe ne dit nullement qu'il ne serait pas prudent et utile de perpétuer notre système de marine canadienne; et dit tout simplement qu'il faudrait inscrire à notre programme des navires de premier ordre. Il n'y a pas un seul mot sur le nombre de vaisseaux. Au regard de la décision de l'amirauté en 1909 et en 1911, cela veut dire que l'amirauté suggère l'addition de cuirassés à notre programme, comme le meilleur moyen de venir immédiatement en aide à l'empire. Elle ne suggère nullement qu'il faille donner ces navires à équiper à l'Angleterre. Ce dernier paragraphe ne suggère nullement qu'il faille remettre ces vaisseaux à l'amirauté en temps de paix, pour que le parlement du Royaume-Uni les équipe et les entretienne, au lieu du Parlement canadien. Ne pourrait-on pas supposer que la proposition tendant à la construction de deux cuirassés du genre de ceux décrits, que le Canada devrait équiper et entretenir en temps de

paix, est bien ce que l'amirauté préférait? C'est précisément ce que disait M. Winston Churchill en mai dernier. Certes, le Canada serait parfaitement en mesure d'ajouter deux cuirassés au programme de la loi de la marine encore en vigueur, et en cela nous adhérions aux prescriptions du mémoire. Le mémoire ne nous autorise nullement à dire que le Royaume-Uni nous ait demandé de construire et de céder ces cuirassés en temps de paix. Bien plus, s'il se produit une crise, une fois que les cuirassés mentionnés au mémoire auront été construits, l'exécutif est autorisé à les remettre immédiatement à l'amirauté.

Pour une jeune nation aussi riche que le Canada, ne serait-il pas plus pratique de construire, équiper et entretenir ses vaisseaux en temps de paix, et si malheureusement la guerre éclatait, alors nos vaisseaux et nos hommes seraient sous la protection de l'amirauté.

Des observations formulées par le premier ministre, relativement au comité de défense impériale, j'ai conclu qu'il en était venu à une entente, non encore intervenue et qui permettrait au Canada d'être représenté au sein de ce comité. Si je fais erreur, j'en demande bien pardon; mais c'est bien la conclusion que j'ai tirée des observations du premier ministre. En fait, je constate que:

L'avis unanime de tous ceux présents à la conférence impériale, le 30 mai 1911, c'est que la représentation des dominions devrait être confiée, non pas au haut-commissaire, mais à des ministres qui seraient responsables envers leurs propres collègues et devant le Parlement.

Si le premier ministre, dans son discours, a donné à entendre qu'il avait conclu avec le gouvernement britannique certains arrangements en vues de la représentation au sein du comité de la défense impériale, il a fait erreur; car, il était intervenu une entente à cet égard, avant son voyage en Angleterre.

J'ai sous les yeux une foule d'extraits de discours prononcés devant le parlement britannique, et affirmant que la supériorité des forces navales du Royaume-Uni dans la mer du Nord ne laissait prise à aucun doute. Je ne veux pas faire perdre à cette Chambre un temps précieux en plaçant ces citations au compte rendu des débats, puisqu'elles concordent parfaitement avec le discours prononcé par M. Winston Churchill au dîner des constructeurs de navires et avec ses déclarations du 22 juillet.

Je parlerai brièvement de quelques observations présentées par nos honorables adversaires. Je n'ai jamais entendu, depuis que je siège à la Chambre, un discours plus partisan que celui de l'honorable député d'York-nord (N.-B.) (M. Crocket) dont les critiques ne se rapportaient pas au sujet qui occupent la Chambre. En parlant d'un des paragraphes de l'amendement, il dit:

Il y a ici un exposé de faits inexact. On y affirme que la loi du service naval de 1910 fut adoptée en conformité d'une résolution votée d'une seule voix par cette Chambre en janvier 1909.

Il devrait y avoir, je crois, mars 1909.

La résolution de 1909 qui a été maintes fois citée au cours de ce débat exigeait en termes clairs et distincts que tout service naval qui pourrait s'organiser au Canada devrait s'effectuer en coopération et en étroites relations avec l'amirauté britannique et dans le sens suggéré par l'amirauté.

Si une escadre est placée par le Canada sur l'Atlantique, qu'y fait-elle? L'amirauté a délimité certaines eaux qui s'étendent plus au sud que les Bermudes et qui sont d'accès facile pour les autres îles des Antilles anglaises et pour Terre-Neuve. Si la zone canadienne du Pacifique est parcourue par les escadres canadiennes cela dispensera assurément la marine royale d'envoyer une escadre dans le Pacifique et lui donnera ainsi une plus grande supériorité dans les eaux anglaises, et les escadres anglaises ne seront plus nécessaires dans la zone du Pacifique, du moins en temps de paix. Je renvoie les honorables députés à cette partie du discours de l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie, page 3685 et suivantes des Débats, séance du 29 mars 1909 et ils verront qu'il a en effet dit que le Canada aurait pu jouer un grand rôle dans la protection de l'empire, s'il s'était joint à l'Australie et avait suivi le conseil de l'amirauté en construisant une escadre pour le Pacifique. Il a dit aussi qu'en plaçant ces escadres dans les zones, cela contribuerait à la sécurité des colonies voisines de ces zones et cela protégerait nos routes commerciales de l'Atlantique et du Pacifique. Je demanderai à mes honorables collègues de retenir particulièrement le fait que l'honorable député a déclaré que le motif de sir Wilfrid Laurier le très honorable leader de la loyale opposition de Sa Majesté était de donner une fausse teinte impérialiste aux projets de l'opposition.

Il a ajouté qu'ils ne faisaient qu'accentuer la séparation entre le Canada et l'empire. Une telle déclaration ne mérite pas qu'on la critique. Il dit naturellement que le très honorable chef de l'opposition a accentué la séparation du Canada et de l'empire. Il a insisté beaucoup sur ce qu'il a appelé une inutile marine canadienne séparatiste et sur le fait que nous étions protégés par le prestige de la marine royale. Qui a prétendu que ce n'était pas exact? Nous avons toujours été protégés par le prestige de la marine royale. Nous le sommes aujourd'hui comme toujours. Bien plus, les deux escadres réunies sur le Pacifique seraient probablement égales à la marine d'une puissance. De même si nos escadres étaient attaquées par une force supérieure, nous ne pourrions pas vaincre. Mais écoutez ce que dit l'amirauté. On a prétendu qu'une escadre dans

l'Atlantique et une autre dans le Pacifique seraient inutiles, coûteuses et séparatistes. Mais l'amirauté, après avoir répété ce qu'elle a conseillé en 1909 au Canada, de placer une escadre dans le Pacifique, ajoute ces mots:

Une telle escadre serait capable de jouer un rôle non seulement dans la défense des côtes, mais aussi pour protéger les routes commerciales et serait suffisante pour tenir tête à quelques petites escadres ennemies, si jamais elles tentaient une attaque dans ces eaux.

C'est la réponse à l'honorable député d'York. Il a dit que nous proposions une flotte séparatiste inutile et l'amirauté déclare que sur l'Atlantique et le Pacifique elle serait capable de jouer un rôle non seulement dans la défense des côtes, mais aussi pour la protection des routes commerciales et pour repousser les attaques ennemies.

L'honorable député d'York dit que l'objet véritable de la question navale c'est la sécurité de l'empire. Je le dis aussi. Mais quand l'honorable député parlait et agitait les plis du drapeau en faisant des déclarations si incertaines, il s'est montré plus partisan qu'on n'est autorisé à le faire pour un tel sujet. Il a prétendu que l'opposition proposait ce qu'elle n'avait pas pu faire elle-même quand elle était au pouvoir, appliquer activement et rapidement, le programme de la loi du service naval de 1910. Est-ce vrai? Je dis que non et j'essayerai de le prouver.

Les faits ne viennent pas à l'appui de cette affirmation. La résolution unanime du 29 mars 1909 demandait avec enthousiasme la création rapide d'une marine canadienne. Après cette résolution, les membres du Gouvernement sont allés à Londres et avec l'amirauté ils ont concerté un plan pour la construction rapide d'une marine que l'honorable député qualifie de malfaisante. Si c'était vrai, qui ont été les coupables? L'amirauté serait également responsable pour avoir consenti à la proposition de créer cette marine malfaisante. La confédération australienne a adopté ce programme. Des préparatifs ont été faits pour commencer la construction en 1911 quand la dissolution est arrivée et que le Gouvernement a été battu.

Mes honorables collègues remarqueront qu'on dit que cette marine devait être construite, équipée, entretenue et dirigée par le Canada sans la coopération de l'amirauté anglaise. L'honorable député est tellement partisan qu'il ne dit pas si c'est en temps de paix ou de guerre. Si c'est en temps de paix pourquoi n'équiperions-nous pas notre propriété, nos serviteurs qui seraient payés et nourris par nous? En temps de guerre, l'honorable député aurait pu dire que cette marine serait mise, devrait être mise suivant moi à la disposition de l'amirauté et équipée par la couronne pour la défense de l'empire. Il sait que les lois gouvernant notre marine soi-disant séparatiste sont les mêmes que celles de la marine australienne. En écoutant le discours de partisan de l'honorable député d'York (N.-B), je me souvenais du magnifique et pathétique appel du très honorable leader du Gouvernement qui parut dans le "Star" de Montréal, en gros caractères "Sauvez le Canada pour l'empire", qui s'est répandu de Montréal à Sydney et jusqu'à la côte de l'océan Pacifique. Je ne m'étonne pas que le propriétaire du "Star" s'arroge le mérite d'avoir amené le parti conservateur au pouvoir.

Je me demande quand le haut-commissariat lui sera accordé? Un honorable député me dit qu'on en fera un lord, je penserais qu'on le nommerait haut-commissaire. Mais je ne pouvais m'empêcher de songer à l'appel poussé au moment des élections " Sauvez le Canada pour l'empire ". L'honorable député d'York dit que les libéraux ont proposé une marine séparatiste inutile et que le bill présenté à la Chambre a en vue le salut de l'empire. En disant que la marine canadienne était séparatiste, mon honorable ami a oublié d'en donner des preuves.

L'honorable député de Frontenac a porté la même accusation et a dit que le projet du Gouvernement était impérialiste. Qu'a dit le "Montreal Star" ? Toute la question est là. C'est précisément ce qu'a dit le futur haut-commissaire du Canada. Si ce n'est pas là être partisan politique, je ne sais plus ce que cela veut dire.

Encore une ou deux observations sur les paroles de l'honorable député d'York (N.-B.) (M. Crocket). Je regrette qu'il ne soit pas présent. Il a lu une partie de l'article 7 du memorandum de l'amirauté, mais il n'a pas tout lu. Je lirai à la Chambre le reste de l'article. Voici ce que l'amirauté a dit au peuple du Canada en présentant son memorandum :

Ici, il y a lieu de tenir compte de la rapide expansion du commerce maritime du Canada, et de l'immense valeur des chargements de marchandises canadiennes constamment à flot dans des navires anglais ou canadiens. Si l'on en croit les chiffres fournis par notre département du Commerce à la conférence impériale en 1911, la valeur annuelle du commerce d'outre-mer du Dominion canadien s'élevait en 1909-1910 à non moins que 72 millions de livres; le tonnage des navires canadiens était de 718,000 tonneaux, et continue d'augmenter. Pour la protection de tout ce commerce, sur quelque point qu'il se porte des mers les plus lointaines, ainsi que pour le maintien de ses communications à la fois avec l'Europe et l'Asie, le Canada compte et a toujours compté sur la marine impériale, sans contribution ou dépense correspondante.

En outre, à l'heure actuelle, et dans un avenir prochain, la Grande-Bretagne est toujours en mesure, au moyen de dispositions spéciales et par la mobilisation d'une partie des réser-

ves, de dépêcher, sans trop courir de risques chez elle, une redoutable flotte de navires de guerre et de croiseurs, pour se joindre à la marine royale australienne et aux escadres anglaises de Chine et du Pacifique pour la défense de la Colombie-Anglaise, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Et ces populations sont aussi protégées, leurs intérêts sont sauvegardés par la puissance et l'autorité de la Grande-Bretagne, tant que sa force navale demeure intacte.

Malgré cette déclaration du memorandum, l'honorable député d'York a eu l'audace de dire au peuple canadien que nous n'avions pas besoin de marine, qu'elle serait inutile et séparatiste. L'honorable député d'York, il me semble, est opposé à la contribution d'aucun navire pour une marine canadienne. Au commencement du débat, un honorable député, je pense que c'était le représentant de Kingston (M. Nickle), a dit que s'il y avait une guerre dans une partie quelconque du monde, notre marine ne serait pas sur la scène. Cette pensée n'aurait jamais dû être conçue et il eût été préférable de ne pas l'exprimer au Parlement. Mais j'y reviendrai. On trouve dans le compte rendu du discours de l'honorable député d'York le passage suivant:

Le très honorable chef de l'opposition a réussi à établir comme principe bien solide dans cet amendement son idée chère d'une marine canadienne distincte et séparée.

Je ne crois réellement pas qu'on devrait faire attention à de telles expressions de sentiments.

Je relèverai maintenant quelques-unes des remarques par lesquelles l'honorable député d'York s'est efforcé de démontrer qu'il s'agissait d'une marine indépendante qui n'aurait pas été en relation intime avec l'amirauté ou la marine royale. Je ne puis mieux faire que de citer le mémoire soumis à la conférence de 1911, qui contredit absolument les prétentions de mon honorable ami. Ce mémoire n'est pas long et j'en citerai quelques articles:

1. Les services navals et les forces des dominions du Canada et de l'Australie seront exclusivement sous la direction de leurs gouvernements respectifs.

2. L'instruction et la discipline des forces navales des dominions seront généralement uniformes à l'instruction et à la discipline de la flotte du Royaume-Uni et, par suite d'entente, les officiers et les hommes desdites forces pourront être échangées avec ceux soumis à l'autorité de l'amirauté britannique.

3. Les navires de la force navale de chaque dominion arboreront à la poupe le pavillon blanc, comme symbole de l'autorité de la couronne et au beaupré, le pavillon distinctif du dominion.

Cela n'empêche pas les honorables députés de la droite de proclamer partout qu'il ne faut qu'un drapeau et qu'une marine, bien que le Gouvernement par un décret ministériel, ait accepté cette proposition comportant que les navires canadiens et australiens arboreront le pavillon blanc à l'arrière, comme symbole de l'autorité de la couronne, et leurs drapeaux respectifs à l'avant:

4. Les gouvernements du Canada et de l'Australie auront leurs propres stations navales, tel qu'il en sera convenu de temps à autre. Les limites des stations sont définies dans l'annexe (A), pour le Canada et dans l'annexe (B), pour l'Australie.

Une partie considérable de l'Atlantique et du Pacifique est réservée par l'amirauté aux deux escadres canadiennes. Puis l'article 5 dit:

Au cas où le gouvernement du Canada ou celui de l'Australie désirerait envoyer des navires dans une partie de l'empire britannique, située en dehors de leurs stations, il obtiendra le concours du gouvernement impérial, afin qu'on puisse faire les arrangements nécessaires avec la Foreign Office comme dans le cas des navires de la flotte britannique, dans le temps et de la manière respectives, il en avértira l'amirauté britannique.

Je passe maintenant un certain nombre d'articles pour arriver aux trois derniers. Bien qu'il eût tous ces faits sous les yeux, l'honorable député d'York n'a pas craint d'affirmer publiquement que la marine proposée n'était pas conforme à la résolution, ni selon les désirs de l'amirauté.

L'article 15 est ainsi conçu:

Il est désirable, dans l'intérêt de l'efficacité et de la coopération, que des arrangements soient faits de temps à autre entre l'amirauté britannique et les possessions britanniques, pour que les navires des possessions prennent part aux exercices de la flotte ou à toute autre instruction que l'on jugera nécessaire sous les ordres de l'officier naval supérieur Pendant qu'ils seront ainsi employés, les navires seront sous le commandement de cet officier, qui ne saurait cependant, se mêler de l'économie interne des navires, non plus que d'aucun service autre que celui qui est absolument nécessaire.

16. En temps de guerre, quand le service naval d'une possession britannique ou une partie quelconque de ce service, a été mis à la disposition du gouvernement impérial par les autorités de la colonie, les navires font partie intégrante de la flotte et restent sous le contrôle de l'amirauté britannique, tant que la guerre se continue.

17. Les possessions britanniques ayant appliqué à leurs forces navales le règlement du Roi. . .

Cela n'empêche pas l'honorable député de prétendre que nous n'avons aucun lien quelconque avec la marine royale.

. . . les instructions de l'amirauté et la loi de la discipline navale, l'amirauté britannique et les gouvernements des possessions britanniques se communiqueront entre eux les changements qu'ils se proposent de faire à ces règlements et à cette loi.

Je vous demande, monsieur l'Orateur, si cela ne refute pas absolument les prétentions

de l'honorable député de York (N.-B.). Tous ces articles permettent la coopération la plus complète, on n'y trouve pas un mot laissant entendre que les flottes des nations sœurs deviendront, de plein droit, des escadres de la marine royale. Il n'y a pas un seul de ces articles qui dise que nos navires deviendront, par le fait même, des divisions de la marine royale, du moment que la guerre sera déclarée. Cela règle la question soulevée par l'honorable député de Kingston et il est généralement admis qu'une disposition de cette nature n'était pas nécessaire. Si nous désirons apporter notre concours, une semblable déclaration est utile. Toutes nos aspirations, tous nos sentiments sont pour la mère patrie. De notre plein gré, de notre propre initiative, nous courrons bravement et joyeusement au secours de l'Angleterre, si jamais l'occasion s'en présente.

A titre de citoyens de l'empire, nos efforts doivent tendre à la protection de nos intérêts mutuels. Que le théâtre de la lutte soit dans la mer du Nord ou sur le Pacifique, soyons prêts à faire notre devoir. Le Canada n'a pas tenu son engagement de coopérer avec l'Australie pour la création d'une marine sur le Pacifique. Nous avons tiré de l'arrière et c'est le Gouvernement qui est responsable d'avoir manqué à un engagement que nous étions tenus en honneur de respecter. Non seulement le premier ministre laisse entendre que nous ne pourrons pas avoir une marine canadienne avant vingt-cinq ou cinquante ans, mais il ne prend aucune disposition pour former des équipages instruits au Canada.

Les honorables députés de la droite nous ont dit et répété que nous ne pouvons pas trouver au Canada assez de marins pour équiper nos navires. Je leur répondrai qu'ils ne se rendent pas compte de ce que le Canada peut faire sous ce rapport, si l'occasion lui en est donnée. L'Australie accomplit de grands progrès dans l'équipement de ses navires. On rapporte que 3,225 cadets suivent des cours, pour faire partie de la réserve navale. Il n'est pas sans intérêt de connaître approximativement les forces navales des différents pays, sur le Pacifique:

	Navires.	Tonnage.
Grande-Bretagne..		50,000*
Etats-Unis..	6	81,500
Allemagne..	2	23,500
France..	2	15,000

*Y compris l'" Indomptable ".

Le Japon est, pour ainsi dire, le seul pays ayant des cuirassés d'escadre dans les eaux du Pacifique. Cette puissance possède 27 puissants navires cuirassés : 20 cuirassés d'escadre et grands croiseurs, plus 7 autres navires de première classe. On prétend également qu'elle vient de commencer l'exécution d'un programme très étendu.

L'honorable député de York (N.-B.) (M. Crocket), prétend qu'une marine canadienne sur le Pacifique serait inutile et constituerait une flotte indépendante. Je considère, au contraire, qu'il est de la plus grande importance d'accepter la proposition de l'amirauté et de mettre sur le Pacifique une escadre ou autant de navires que possible, de concert avec les autres colonies et la marine royale, de manière à former une flotte formidable. Les intérêts du Canada, de l'Australie et de l'Angleterre, doivent susciter en nous le désir d'assurer la sécurité de l'empire sur le Pacifique. Notre suprématie sur cet océan est peut-être aussi importante que dans la mer du Nord. L'Angleterre peut compter sur nous avec autant de confiance que sur l'Irlande, l'Ecosse, et le pays de Galles. Elle peut compter sur le dévouement de la loyale nation sœur; nous ne faisons qu'un corps par le cœur et par le nom. Ayons confiance en nous-mêmes et ayons confiance dans les autres parties de l'empire; de cette manière et de cette manière seulement, nous ferons notre devoir. Comme le dit le mémoire soumis à la conférence de 1911, arborons le pavillon blanc comme symbole de l'autorité de la couronne, et le drapeau canadien au mât de beaupré. Il ne faut pas oublier que l'honorable premier ministre et les membres de son cabinet ont ratifié ce mémoire de la conférence impériale et qu'il est de son devoir d'engager ses partisans à ne plus parler d'un drapeau unique. Qu'ils arborent le drapeau anglais et qu'ils proclament que c'est le talisman de tout Canadien patriote.

Je dirai maintenant quelques mots des remarques de l'honorable député de York-nord (M. Armstrong). S'il était présent, j'aimerais à lui demander son avis sur la prétention émise par l'honorable député de York (N.-B.). L'honorable député de York-nord dit que s'il croyait qu'il dût y avoir une deuxième contribution, il ne voterait pas en faveur de ce bill et que s'il ne doit pas y avoir de seconde contribution, il nous faut absolument avoir une marine canadienne; tandis que l'honorable député de York (N.-B.) soutient qu'une marine canadienne serait inutile et constituerait un simple gaspillage. L'honorable député de York (N.-B.) et l'honorable député de Brantford (M. Cockshut) naviguent dans les mêmes eaux. Voici comment s'exprime l'honorable député de Brantford:

> Il y a une ligne de démarcation très nette entre la politique navale du parti conservateur, telle qu'elle a été exposée par le premier ministre, et la politique navale du parti libéral, telle qu'elle a été présentée par le très honorable chef de l'opposition. Le programme conservateur suit les principes que j'ai défendus et demande une contribution pour maintenir la suprématie de la flotte anglaise sur mer et le programme libéral d'aujourd'hui cherche à développer quelque peu le programme de 1909, tel qu'il est compris dans la loi du service naval du Canada.

Je répète donc que l'honorable député de York-nord et l'honorable député de York (N.-B.) feraient mieux de s'entendre, car ils me paraissent entretenir sur la question des opinions diamétralement opposées.

Je relèverai aussi quelques-unes des remarques faites par l'honorable ministre du Commerce. Il disait le 18 décembre dernier (page 1445):

Une condition cependant qu'elle mit à l'exécution de ce programme devrait être que, au cas de guerre ou menace de guerre, ces diverses escadres obéissent à une direction unique, s'engageant à compléter, aux frais de l'Angleterre, les deux escadres que la Nouvelle-Zélande d'une part et, d'autre part, l'Inde et la Chine voudraient bien organiser. Si alors le Canada—l'Australie y étant déjà consentante—ajoutait à celles des autres son escadre, elles seraient toutes quatre—comprenant dans leur ensemble cinquante-quatre navires marchand à la suite de quatre bâtiments aux gigantesques proportions—consacrées à la défense des côtes du Pacifique. Ce serait aider la flotte impériale dans la plus grande mesure possible.

Voilà ce que pensait l'amirauté de l'utilité d'une escadre canadienne sur le Pacifique. A toutes fins que de droit, le ministre du Commerce partage cette opinion; il approuve cette doctrine.

M. GRAHAM: Il est en faveur d'une marine canadienne.

M. LOGGIE: Oui, il est en faveur d'une marine canadienne sur la côte du Pacifique et l'amirauté déclare qu'une escadre à cet endroit aiderait la flotte impériale dans la plus grande mesure possible. Cependant, le ministre du Commerce reproche au gouvernement Laurier de ne pas avoir décrété la construction d'une escadre complète sur le Pacifique et il prétend que cette omission a été une grande erreur de notre part. Je dirai quelques mots de cette question. Nous proposons une escadre complète pour le Pacifique, exactement comme l'Australie, et cette dernière fait peut-être un peu plus, dans ses propres eaux.

Ces deux escadres, de concert avec celles de la Chine, celle de Terre-Neuve et celle fournies par le gouvernement impérial, ajoutées à celles que la Grande-Bretagne possède dans la mer des Indes, fourniront à l'empire, ainsi que le disait M. Foster, quarante-quatre navires à la tête desquels marcheraient quatre croiseurs de première classe. Cependant, les honorables membres de la droite disent qu'il s'agit d'une marine de guerre séparée de celle de la Grande-Bretagne et qu'on n'y trouve le moindre indice d'une coopération quelconque. L'escadre du Pacifique représentera pour le Canada, y compris le coût d'entretien et la somme portée au fonds d'amortissement, environ £600,000, soit $3,000,000 annuellement. Il va sans dire que ce montant ne comprend pas seulement le coût des navires, celui de leurs carènes et de leur armement, cela représente encore la solde des équipages et les frais d'entretien. Toutefois, monsieur l'Orateur, l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a ridiculisé le gouvernement Laurier, parce qu'il n'avait pas accepté la proposition de l'amirauté. Il n'a pas fourni de raison à l'appui de la critique qu'il s'est permis de faire. Le projet énoncé par l'amirauté a-t-il été ignoré parce que son exécution aurait coûté annuellement £600,000 ou $3,000,000? Etait-ce bien là le motif réel? Les honorables membres de la droite devraient savoir que ce n'était pas la raison véritable de notre attitude. Nous ne combattions pas cette dépense annuelle de £600,000. On disait—et l'amirauté comprenait parfaitement—qu'il était difficile de placer du même coup deux escadres complètes dans les eaux du littoral de l'Atlantique et dans celles du littoral du Pacifique dans le cas de notre pays, parce que, si nous commencions en même temps la construction de deux escadres complètes, il nous fallait dépenser annuellement, non pas £600,000, mais £1,200,000. Ce que le Gouvernement canadien fit, ce fut d'accepter le projet de consacrer £500,000 chaque année à la construction de navires moins considérables devant former le noyau de deux escadres distinctes; en effet, à l'exception de deux dreadnoughts tous les autres navires devaient être d'un type moins considérable.

Chacun de ces deux dreadnoughts devrait faire partie d'une escadre séparée. Telles étaient les embarras qui surgissaient alors. Pourquoi dire qu'il existait des difficultés à ce temps-là? Nous tous qui faisions partie de la Chambre en 1907 et en 1908, nous rappellerons que le ministre des Finances laissait entendre à la population du Canada qu'il fallait tirer les cordons de sa bourse, parce que la situation financière de la Grande-Bretagne était loin d'être brillante. Je pourrais dire que le ministre des Finances s'est montré plutôt pessimiste en cette occasion. Il conseillait la prudence: ce ne fut que l'année suivante que les finances du pays reprirent leur vigueur normale. D'où il suit que le Gouvernement, en ce temps-là, avait d'excellentes raisons de ne pas accepter cette proposition de construire deux divisions complètes au coût annuel de £1,200,000, soit environ $6,000,000. Si le Gouvernement de ce temps-là avait accepté la proposition de l'amirauté britannique de construire une escadre pour la protection du littoral du Pacifique, quelles protestations n'aurions-nous pas entendu de la part des populations du littoral de l'Atlantique? Elle aurait clamé que le Gouvernement ne faisait rien pour assurer la protection du commerce transatlantique. Les ministres de ce temps-là ont pris l'attitude que la sagesse leur commandait de tenir en vue des intérêts généraux du Canada. Aujourd'hui, les

conditions sont changées. Au cours des deux dernières années, nous avons joui d'une prospérité encore inconnue et la plus grande dont fasse mention l'histoire de notre pays. Nous comptons un excédent de revenus se chiffrant à environ $30,000,000, somme qui nous permet de construire ces navires.

Notre commerce représente un billion de dollars et nous pouvons, certes, ajouter à notre programme naval la construction d'un grand dreadnought dans le but de compléter notre escadre de navires de guerre. L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie, lorsqu'il a fait cet avancé ici même, a à peine traité la question avec le respect et le sérieux qu'elle méritait. Les arguments que l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie invoquait en 1909 en faveur de la création d'une marine de guerre canadienne étaient complets et se trouvaient confirmés par le mémoire de l'amirauté qui démontrait jusqu'à l'évidence, ainsi que je l'ai fait observer alors, l'opportunité de la création d'une marine de guerre canadienne. Son argumentation de 1913 quant à l'efficacité d'une marine de guerre canadienne stationnée dans le Pacifique, est concluante. Les honorables membres de la droite qui prétendent que l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie a tout dit sur cette question, devraient s'en tenir à ce qu'il a invoqué à propos du besoin d'une escadre dans les eaux du Pacifique. S'il n'a pas affirmé ce besoin directement, c'est la conclusion qu'on doit tirer de ses paroles. Si ce projet était bon en 1909, il devrait être meilleur en 1913, parce que les obstacles qui s'opposaient à sa réalisation en 1909, disparaissent devant l'augmentation de notre revenu, la prospérité dont nous jouissons et les progrès de l'instruction sous toutes ses formes; notre éducation est plus complète également sur toutes ces données.

Si nous avions accepté en 1909 la proposition dont j'ai parlé, de la création d'une escadre dans le Pacifique et si nous n'avions pas consacré un seul dollar à la protection de nos intérêts sur le littoral de l'Atlantique quel tintamarre n'auraient pas soulevé nos amis de la droite?

Je tiens à dire un mot de la politique de séparation. Etant donnés l'avancé de M. Foster et les recommandations de l'amirauté en 1909, une marine de guerre canadienne ne comprenant qu'une seule unité dans la zone du Pacifique, ne peut-elle pas seule faire face à de petites escadres ennemies et protéger nos routes commerciales du Pacifique et, en temps de guerre, de concert avec trois ou quatre autres escadres stationnées dans ces eaux, présenter à l'ennemi un front de cinquante-quatre des navires modernes les plus puissants, comprenant quatre escadres? Si, ainsi que l'affirme l'honorable représentant d'York (M. Crocket), notre marine de guerre est inutile, notre flotte devient une aide inutile à la flotte impériale qui obéit à une seule et même direction. Cette flotte est inutile, dit l'honorable député, mais l'amirauté soutient que c'est là ce dont elle a besoin. Nous sommes prêts, en notre qualité de Canadiens, à acquitter environ $3,000,000 chaque année pour la construction de l'escadre du Pacifique, et nous en agirons ainsi dans le cas de l'escadre de l'Atlantique; cependant, les honorables membres de la droite ont l'intention de réclamer un million et demi de dollars annuellement des contribuables du Canada, puisqu'il vont acquitter l'intérêt et le fonds d'amortissement sur le coût de ces trois navires.

Notre projet est aussi impérialiste que celui des membres de la droite. Je déclare que ce n'est pas un projet séparatiste et je prie les représentants d'York et de Frontenac d'examiner, de peser et de résoudre la question, non pas en hommes préjugés, mais en amis de l'honneur et de la dignité. Le fond du cœur canadien est bon. Encourageons, cultivons et appliquons les doctrines qui feront battre nos cœurs pour ce qui fera de plus en plus de notre empire la plus grande garantie de paix et de concorde dans l'univers. Le ministre du Commerce ajoutait (page 1476 du hansard):

> Vous construirez votre flotte, péniblement, pendant six ou sept ans; vous ne trouverez pas d'équipage, car il vous faudra exercer les hommes après les avoir enrôlés. Advenant le choc des armées, si nous n'étions pas prêts, je voudrais n'avoir pas le remords de me dire que j'ai contribué à ce retard.

Je nie cette assertion. Je déclare que nous pouvons prêter une aide plus efficace aux termes de la première loi navale que sous l'empire du bill actuel. Si nous n'avons pas assez de matelots exercés pour former l'équipage de nos navires lorsqu'ils seront construits, l'amirauté pourra nous en fournir à nos frais. Si nos deux dreadnoughts sont construits en Angleterre, ils pourront, si un danger point à l'horizon, prendre part aux hostilités aussi rapidement et aussi efficacement qu'aux termes du présent bill, car notre projet pourvoit à l'instruction des officiers et de l'équipage, ce que ce bill ne fait pas. Vienne le choc des armées, il ne nous prendra pas au dépourvu, si le programme du parti libéral est bien appliqué. Le programme que nous défendions en 1909 est un programme digne, et il deviendrait efficace aussi vite que le projet tracé dans le présent bill. Ainsi que l'a dit M. Asquith, notre sécurité est d'importance primordiale.

Je regrette que le ministre du Commerce ne soit pas à son siège, mais je suis bien aise qu'il s'acquitte d'un noble devoir; certes, il a les aptitudes pour le faire. L'honorable ministre disait aussi:

Mon très honorable ami a dit encore que cette résolution était un produit hybride né de l'alliance du jingoïsme tory et du nationalisme. Ils ont vécu ensemble et voilà le résultat. Je suis embarrassé, c'est une énigme. Admettons que ce soit vrai, est-il bien important de savoir si le fruit savoureux qui a mûri sur l'arbre provient d'un sol ou d'un autre, est l'objet des soins d'un jardinier ou d'un autre ou des deux à la fois, pourvu que la pomme elle-même soit parfaite de qualité et de parfum? Mon très honorable ami ne ferait-il pas mieux de savourer la pomme que de chercher à analyser chimiquement ou autrement les sols dans lesquels elle a poussé? Mais il y a encore à résoudre une autre énigme. Il dit que c'est le résultat d'une alliance monstrueuse entre les tories et les nationalistes. Je vais reprendre son discours et qu'a-t-il dit? Aussitôt que cette résolution fut présentée, la discussion éclata dans les rangs du parti conservateur; il se forma deux groupes, l'un voulant une contribution seulement et pas de marine, l'autre ne voulant ni contribution ni marine; s'il fallait absolument choisir, un groupe était en faveur d'une marine canadienne, mais il repoussait avec horreur la contribution. Alors, s'écria-t-il, voilà le résultat de l'alliance honteuse entre les nationalistes et les conservateurs. Si c'est vraiment le résultat, qui donc l'a emporté? Auquel de ses parents l'enfant ressemble-t-il? Voici une mesure qui dit contribution; le nationaliste voue à la damnation la contribution, il n'en veut pas entendre parler. Alors, évidemment, son influence ne l'a pas emporté.

Comment donc le très honorable chef de l'opposition peut-il prétendre que c'est là le résultat et que le nationalisme a triomphé quand précisément la chose même que le nationaliste abhorre est incrustée dans le bill et que de la seule chose qu'il pourrait à la rigueur admettre—une marine canadienne—il n'y en a pas trace dans le bill? Je n'admets pas cette affirmation et je combats mon très honorable ami sur son propre terrain. Il dit qu'il n'est pas question de programme permanent mais seulement de contribution. S'il en est ainsi, quelque puissent être les auteurs, le nationaliste n'a pas remporté la victoire sur ce point.

Le ministre du Commerce et de l'Industrie, qui est passé maître dans l'art de tirer parti des ressources de son imagination, avoue que c'est un produit hybride né de l'alliance du jingoïsme tory et du nationalisme. Il déclare qu'une consultation a eu lieu et que le projet de contribution en a été le résultat—et il entreprend d'analyser le produit et ses auteurs. Est-il bien important, demande-t-il, de savoir si ce projet est le produit de ceux qui ont cultivé la doctrine de ne pas faire de dépenses navales et qui sont irrémédiablement opposés à une marine canadienne? Peu importe, dit-il, quel sol on cultive, ou quel est le jardinier, pourvu que la pomme elle-même soit parfaite de qualité et de parfum. Qu'importe, se demande-t-il si les conseillers du roi sont diamétralement opposés les uns aux autres sur le principe de la défense navale? L'honorable ministre ajoute :

Si le bill soumis à la Chambre est le résultat d'une alliance impie entre les nationalistes et les conservateurs, qui donc l'a emporté? Auquel de ses parents l'enfant ressemble-t-il?

Comment donc, demande-t-il, sir Wilfrid Laurier peut-il prétendre que le nationalisme a triomphé quand précisément la chose même que le nationalisme abhorde est incrustée dans le bill et que de la seule chose qu'il pourrait à la rigueur admettre —une marine canadienne—il n'y a pas trace dans le bill?

J'ai dit que le ministre est passé maître dans l'art de tirer parti des ressources de son imagination et de faire en paroles des tableaux qui conviennent aux circonstances. Il déclare que les nationalistes n'ont pas remporté la victoire. Voyons si c'est vrai. Les nationalistes sont les principaux auteurs de ce produit hybride, bien que M. Monk eût promis de ne rien faire sans que le peuple se prononçât au sujet des dépenses navales, le ballon se gonfla constamment jusqu'au point d'éclater, et M. Monk sortit sans tache de l'affaire. Voyez le raccommodage qui a lieu depuis et qui aura encore lieu.

Ce projet, qu'on ne l'oublie pas, a été conçu parce que les nationalistes étaient carrément opposés à la politique d'une marine canadienne, telle qu'elle fut énoncée par le parti libéral. Il promit d'abroger la loi. Les nationalistes ont triomphé en obligeant le Gouvernement à donner avis de l'abrogation de la loi canadienne du service naval. Ils ont triomphé en forçant le Gouvernement à changer d'attitude concernant le projet de composer l'équipage de Canadiens. En dépit de cela, le ministre déclare que les nationalistes n'ont pas remporté la victoire. Je ne crois pas que la question la plus importante aux yeux du ministre était de savoir quel était le vainqueur, mais quel serait le vainqueur la prochaine fois, et avec quelles armes. Aussi a-t-il mis dans la motion des idées, ou des cartouches qui pouvaient servir dans un fusil à double canon, comme seul un homme de son imagination pouvait en trouver. Je suppose que si une élection avait lieu dans un avenir rapproché, les députés pourraient, munis de cette déclaration, expliquer les paroles du ministre dans cette enceinte de la manière qui conviendrait le mieux au sol qu'ils auraient à cultiver. Dans un endroit, ils pourraient dire que les nationalistes n'ont pas remporté la victoire, afin que vous ou vos amis puissiez mettre dans le fusil les cartouches qui conviendraient dans ce milieu. Monsieur l'Orateur, vous connaissez l'endroit où ces cartouches pourraient servir, c'est l'endroit qui a pour devise: "Les mêmes privilèges à tous et des privilèges spéciaux pour personne". Cet engrais, em-

ployé avec l'habileté qui caractérise vos amis, conviendrait à certains sols; mais ne serait-ce pas traîner dans l'arène de la politique des doctrines élevées, dégrader les plus beaux principes, afin de se maintenir au pouvoir? Il faut du temps pour s'élever au-dessus de l'emploi de pareilles tactiques pour des fins politiques.

Mais chargeons l'autre canon du fusil avec les meilleures cartouches disponibles. Par exemple, supposons que le ministre des Postes ait à charger l'arme: promesse d'abroger la loi. Tout d'abord d'une manière générale: Nous avons remporté la victoire; notre promesse d'abroger la loi est pour ainsi dire remplie; l'avis d'abrogation est donné et la loi est lettre morte, de sorte que nous avons remporté la victoire; vous avez eu raison de nous envoyer au Parlement, et bien que les temps aient été durs, surtout lorsque j'étais à bord de ces beaux navires, j'aurais réellement aimé avoir de ces navires, des navires de Québec. Oui, et je le déclare, mesdames et messieurs, nous avons remporté la victoire. Nous donnons une somme d'argent à l'Angleterre pour construire des navires. Cela ne vous importe guère, mesdames et messieurs. Ce n'est qu'un faible impôt pour vous. Nous ne formons pas une grande partie de la population du Canada et l'intérêt de l'impôt ne représente pas plus de 20 cents par tête par année.

Cela n'est pas beaucoup, et vous n'avez pas à envoyer vos fils se faire éventrer à bord des navires du Canada dans les guerres européennes. Qui a remporté la victoire? Nous l'avons remportée. M. Foster à dit que les nationalistes n'ont pas été victorieux, mais il parlait pour la population d'Ontario; vous savez, mesdames et messieurs, que nous avons remporté la victoire.

Je désirais relever la déclaration du représentant de Frontenac (M. Edwards), que la politique de l'ancien ministère était une politique séparatiste, et cet énergique propos du "Star" de Montréal, que c'est là le résumé de toute l'affaire, mais j'en ai parlé en passant et je ne retarderai pas les travaux de la Chambre pour revenir sur ce sujet. Si c'est une politique séparatiste, n'est-il pas surprenant que cet argument ne vienne que des ministres du parti conservateur au Canada. Les membres de la droite affirment, sans apporter aucun raisonnement à l'appui, que la résolution est impérialiste, qu'elle n'a trait qu'à un seul drapeau. Pourquoi insinuent-ils que les députés de la gauche sont en faveur d'un autre drapeau. Tel a été leur cri de ralliement. Après l'assemblée tenue par le premier ministre à Halifax, le quart de la première page du "Herald" de cette ville était couvert d'un grand drapeau anglais. J'imagine que c'était là le drapeau du parti conservateur, que le parti libéral n'avait rien à y voir. Il est temps que nous cessions ces sarcasmes d'un côté à l'autre de la Chambre, au sujet du manque de loyauté envers le drapeau anglais que nous chérissons tant S'il est vrai que les possessions qui ont dirigé et dirigent une escadre où de petits navires peuvent arborer le drapeau des diverses colonies, la droite sait que la décision de l'amirauté à cet égard a été approuvée et ratifiée par le Gouvernement du jour. Si les Canadiens en terre étrangère peuvent dire que le drapeau anglais est leur talisman, il n'y a certainement pas un Canadien dans cette jeune nation anglaise qui dirait que le drapeau de l'empire n'est pas pour eux un titre de gloire et de fierté et une protection incessante. L'envoi de trois navires sur le théâtre des hostilités, sans que nos fils fussent à bord, n'enthousiasmerait pas la nation canadienne. Son enthouisasme serait moindre que si nos fils combattaient à bord de nos navires pour défendre le drapeau qui nous porte bonheur. Je me rappelle l'enthouisasme qui règnait dans la ville que j'habite pendant la guerre du Sud-Africain. Plusieurs jeunes gens de ma circonscription se sont rendus sur le champ de bataille, et à leur retour, nous avons fait ce qu'il convenait de faire. Nous avons convoqué une assemblée publique et nous avons fait don d'une montre d'or à chacun de ces jeunes gens. Dans cette circonstance, j'étais maire de la ville et la scène était touchante.

Il en serait ainsi, si nos propres navires apparaissaient devant la ville de Québec. J'ai assisté aux fêtes du troisième centenaire et du haut de la terrace Dufferin j'ai abaissé mes yeux sur les beaux navires, et plus tard j'ai saisi l'occasion de monter à bord de l'un d'eux. Si nos propres navires, avec des équipages canadiens, venaient dans la province de Québec, ils provoqueraient, j'en suis sûr, l'enthousiasme de la loyale population canadienne, la plus brillante et la plus riche des jeunes nations sœurs du plus grand empire que le soleil éclaire.

Monsieur l'Orateur, m'est-il permis de résumer mes observations? Je donne les raisons suivantes de mon approbation d'un projet de loi basé sur la résolution de 1909, qui a été le verdict unanime de deux grands partis du Canada: Sa réalisation mettrait la question de la défense navale hors de l'arène politique où les auteurs du projet de loi soumis à la Chambre l'ont honteusement mise; elle est d'accord avec le désir naturellement exprimé de la nation canadienne, représentée par les deux grands partis, en 1909; le projet de loi ministériel demande au contribuable anglais de faire ce que nous pouvons faire aussi bien que lui, à savoir: supporter les frais d'entretien; notre revenu nous permet de défrayer l'entretien, aussi bien que la construction; les autres possessions qui sont dans la même situation que nous entreprennent, par amour-propre, de maintenir et d'équiper en temps de paix les navires qu'elles

construisent; nous sommes la plus grande et la plus riche des jeunes nations du plus grand empire sous le soleil, et nous devrions faire preuve de virilité et contribuer au maintien de la prépondérance navale de l'empire; les deux navires principaux peuvent être complètement construits dans le Royaume-Uni aussi rapidement d'après le projet mentionné dans l'amendement qu'aux termes du bill soumis à la Chambre, et ils peuvent être mis aussitôt sur la ligne de combat de la marine royale dans la mer du Nord, si le malheur survient ou s'il est proche lorsque leur construction sera achevée la population canadienne a décidé de construire une flotte nationale et la loi autorise sa construction au Canada, tandis que l'amendement soumis à la Chambre autorise de plus la construction de deux navires principaux qui pourraient être construits immédiatement en Angleterre.

Ainsi, si l'idée que les circonstances sont critiques était bien fondée, nous serions prêts à jouer notre rôle, en fournissant deux navires du type le plus récent et en les envoyant sur le théâtre des hostilités aussi rapidement que nous pourrions le faire aux termes du bill que la Chambre étudie, car je crois qu'il est plus conforme à notre dignité et à notre devoir de nation autonome de construire et d'entretenir nos navires.

Ayant un double littoral et un immense commerce d'exportation de substances alimentaires sur les deux océans qui baignent nos rives, l'obligation de protéger ces avenues du commerce nous incombe de plus en plus, et elles nous incombera davantage à l'avenir, si l'activité navale actuelle se maintient.

J'ai un mot ou deux à dire à ceux qui prétendent que la politique ministérielle est une politique impérialiste. Un seul drapeau, une seule flotte, voilà le cri de ralliement de quelques députés de la droite, notamment du représentant d'York qui, dans son discours entaché de partialité, a déclaré que la flotte canadienne était inutile. Et cela, malgré le décret en conseil du Gouvernement canadien ordonnant que deux pavillons seraient arborés sur les navires des possessions anglaises, d'après le plan de l'amirauté. S'il en est ainsi, l'amirauté et la confédération australienne doivent manquer de patriotisme, parce que toutes les deux activent la construction d'une flotte dont les navires arboreront deux drapeaux. Le projet de l'amirauté doit être un projet séparatiste, s'il y a lieu de prétendre que la marine canadienne est une marine séparatiste.

Je le répète, le projet d'une flotte canadienne a été approuvé à l'unanimité des voix en 1909. La proposition du ministre du Commerce qui faisait alors partie de l'opposition, a été soumise à la Chambre et le Gouvernement a accepté la résolution et un amendement basé sur celle-ci. La tentation qui a assailli le chef du Gouvernement, alors chef de la loyale opposition de Sa Majesté, de traîner la question dans l'arène politique a été trop grande; il a succombé. Il s'est rallié à l'idée de M. Monk et a voté en faveur d'un plébiscite avant que le projet d'une flotte canadienne ne fût réalisé. C'est alors que le chef de l'opposition commit la plus grande erreur de sa vie. Il aurait pu tenir la question hors de l'arène politique, mais il n'a pas pu le faire lorsque l'élection eut lieu et il a donné la main à ceux qui s'opposaient à des dépenses pour la marine.

L'élection eut lieu sur la question de la réciprocité, moment bien choisi pour éprouver les forces de ceux qui, dans la province de Québec, s'opposaient aux dépenses navales.

La correspondance échangée entre le premier ministre et le ci-devant ministre des Travaux publics établit clairement de quelle manière M. Monk comprenait la question. Je déclare que M. Borden a commis la plus grande erreur de sa carrière politique en s'alliant avec ceux qui, dans tous les partis, n'approuvaient pas la résolution unanimement adoptée par le Parlement au sujet de cette grave question. Le Parlement ayant unanimement approuvé le principe, il était, à mon avis, souverainement inconvenant d'en faire l'objet des querelles politique. Eloignez cette grave question du champ clos de la politique. Toutefois, quant à moi je n'approuve pas le projet d'un plébiscite. Ferons-nous des dépenses pour la marine? Je considère que cette question a été réglée par la résolution adoptée en 1909.

La seule question qui se présente véritablement est celle de savoir par quelle méthode on arrivera le mieux et le plus effectivement à remplir notre devoir envers nous-mêmes, envers notre empire, envers nos foyers et envers notre roi. La prétention qu'une marine canadienne est une politique séparatiste et qu'une contribution est une politique impériale est indigne de tout loyal Canadien, et ceux qui prêchent cette doctrine ne se rendent pas compte, d'après moi, du tort qu'ils font à l'empire, qu'ils aiment sans doute autant que moi. Une marine canadienne qui nous appartiendra en propre et dont les officiers et équipages seront composés de Canadiens d'origine française, irlandaise, écossaise, anglaise et allemande, ou de toute autre origine, nous rendra plus loyaux à notre roi et à l'empire, parce que nous sommes le peuple le plus libre du monde. Nous sommes plus démocrates que nos voisins les Américains, et nous avons des lois qui protègent mieux la vie et la propriété que celles des Etats-Unis. D'après notre constitution le verdict du peuple a son effet en quelques jours, ainsi que le 21 septembre 1911 en fournit l'exemple, on

n'en peut pas dire autant de celle des Etats-Unis. Quel est le peuple au monde qui possède quelque chose que nous ne pouvons pas posséder sous notre Constitution? Pourquoi serions-nous séparatistes ou voudrions-nous l'être? Un des principaux journaux de Montréal, comparant les deux politiques, a dit que la politique libérale était une politique séparatiste et la politique conservatrice une politique impérialiste, ajoutant que c'était toute la question en deux mots.

Ceux qui prétendent cela sont-ils réellement sincères? Le Parlement se trompait-il entièrement lorsqu'il a voté unanimement une résolution en faveur d'une marine canadienne? Le très honorable chef du gouvernement et l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie étaient-ils alors des séparatistes? Cette prétention n'est pas digne d'un homme d'Etat; elle est le fait d'un partisan politique, et elle n'a pas sa place dans cette grande entreprise nationale. Sachons une bonne fois nous élever à la hauteur de la situation et soumettre les deux propositions au peuple qui décidera.

Si la chose n'est pas possible, que le Gouvernement alors nous soumette une politique permanente dès maintenant, afin que nous puissions en arriver à une entente, et l'adopter unanimement. Cette politique devrait être basée sur la résolution unanime de 1909. Le Gouvernement peut faire cela sans aucun sacrifice de dignité ou d'opinion.

Je veux résumer les effets probables qu'aura ce bill:

Ses effets négatifs seront:

Retarder indéfiniment l'adoption d'une politique navale permanente par le Canada qui est la plus ancienne et la plus riche nation sœur de l'empire.

Fournir des navires sans marine.

Laisser sans protection nos côtes sur les deux océans, ainsi que nos routes de navigation maritimes.

Affaiblir l'amour et l'attachement à la mère patrie et refuser au contribuable anglais le soulagement que nous lui devons dans la situation présente.

Nous pouvons faire plus que construire des navires, notre devoir est d'enrôler nos fils sur ces navires, afin de les exercer; nous devons aussi les nourrir et les payer, toutes choses que nous sommes parfaitement en état de faire.

Le bill ne nous place pas dans une position digne comme nation, car depuis deux siècles et plus nous avons été protégés sans payer un seul sou, et maintenant nous voulons nous acquitter de notre dette en offrant à l'amirauté trois navires sans équipage aucun, trois navires que le contribuable anglais devra équiper et entretenir lui-même.

Enfin, le bill n'encourage pas la construction de chantiers maritimes, ni de navires au Canada.

M. LOGGIE.

Il n'encourage pas l'immigration.

Il ne développe pas nos industries nationales.

Il n'offre pas de marchés plus étendus à nos cultivateurs.

Ses seuls effets positifs sont de garder la question de la défense navale dans le champ des luttes de parti, au détriment du Canada et de l'empire.

Je résumerai maintenant les effets de l'amendement proposé par mon très honorable ami le chef de l'opposition.

Il détermine une action énergique dans la construction et l'entretien de deux flottes, et offre l'emploi à environ cinq mille officiers et marins sur les flottes.

Il comprend la mise en service de deux flottes.

Il permet de protéger nos côtes et nos routes de navigation maritimes (Mémoire de l'Amirauté, page 22, n° 1).

Il encourage la loyauté à la mère patrie, et il soulage le contribuable anglais du fardeau de l'entretien des équipages sur nos navires.

Il est conforme aux propositions de l'amirauté en 1909, et il protégera nos côtes et nos routes commerciales. Notre commerce maritime augmente d'une façon rapide et extraordinaire, et ce commerce sera ainsi plus en sûreté. L'honorable député de York, N.-B. (M. Crocket), dit que cela est inutile.

Dans un cas de besoin ces deux flottes, avec leurs officiers et leurs matelots, peuvent être placés à la disposition de l'amirauté.

En temps de paix nos navires resteront dans les zones désignées ou réservées par l'amirauté.

Nos navires arboreront à la poupe le pavillon blanc, comme symbole de l'autorité de la couronne.

Je veux dire un mot maintenant des effets qu'aurait un compromis, et à ce sujet, je soumettrai les considérations suivantes:

L'effet le plus important qu'il pourrait avoir, s'il était adopté unanimement, serait de soustraire la question de la défense navale aux luttes de parti.

C'est la faute des honorables membres de la droite si cette question est aujourd'hui un sujet sur lequel les partis se combattent.

Il est de leur devoir de la faire disparaître de l'arène de la politique de parti. Ils peuvent le faire en légiférant dans le sens de la résolution unanime adoptée par notre Parlement à la date du 29 novembre 1909.

Si nos adversaires n'y veulent pas consentir, ou ne trouvent pas quelque autre moyen acceptable de sortir cette question du champ de la politique de parti, qu'ils demandent au peuple laquelle ils préfèrent des deux propositions dont la Chambre est saisie; qu'ils ne le demandent pas par voie de plébiscite, mais en soumettant au peuple l'occasion de se prononcer sur le

programme respectif des deux grands partis. Nous devrions demander au peuple s'il ne favoriserait pas l'établissement d'une marine canadienne sur un bon pied, représentée par un escadre sur l'Atlantique et une escadre sur le Pacifique ou le projet du Gouvernement.

M. PELLETIER: Pourquoi ne voulez-vous pas d'un plébiscite?

M. LOGGIE: Il n'est aucunement question ici d'un changement de Gouvernement; je dis simplement que nous devrions demander au peuple la quelle des deux solutions il préfère, ou sinon légiférer en conformité de la résolution unanimement adoptée en 1909. Que le projet de résolution émane de l'autre côté de la Chambre et je l'appuierai quand même, pourvu qu'il soit calqué sur la résolution unanimement adoptée par la Chambre dans une circonstance antérieure.

Quant à moi, je n'hésite pas à dire que je préfère la proposition de création de deux divisions navales construites au Canada, s'il est possible, et, le plus tôt possible, équipées et maintenues par le Canada. Si la construction des deux principaux cuirassés ne peut être entreprise assez vite au Canada, alors je me déclare en faveur de leur construction en Angleterre, et dès qu'elle sera achevée, si les circonstances sont critiques, mettez aussitôt les navires sous la direction de l'amirauté et soldez les frais de leur entretien durant la guerre. S'il n'y a pas péril, les navires, dès qu'ils seront terminés, pourront être assignés à leurs stations respectives, suivant que l'indiquera l'amirauté, et y resteront sous la direction du Canada.

J'ai un mot à dire au sujet du projet d'amendement actuellement sur le tapis. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) a proposé sur la motion pour la deuxième lecture du bill que la Chambre ne procède pas à cette 2e lecture tant que le Gouvernement n'aura pas saisi la Chambre d'un projet de remaniement de la carte électorale, et, ce remaniement opéré, n'aura pas fait appel au peuple pour connaître son opinion au sujet de la défense navale.

Aux termes de la Constitution, il est presque impératif que, à l'occasion de tout remaniement important de la carte électorale, on prenne les mesures les plus promptes pour en faire l'essai et fournir aux nouveaux inscrits l'occasion d'exercer leur droit de suffrage. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, est-il juste de saisir la Chambre d'un projet de loi d'une si grande importance quand virtuellement la moitié de la population du Canada lui est opposée? Ne serait-il pas plus équitable de consulter le peuple tout entier. Le moment est opportun pour soumettre à la députation le projet de remaniement de la carte électorale qui est en perspective, et faire connaître au pays le programme naval des deux partis. C'est ainsi, et non autrement, à ce qu'il me semble, que nous pourrions sortir cette question de l'arène des luttes de partis. Appliquons-nous à découvrir froidement et sans passion laquelle des deux propositions le peuple canadien préfère; ou encore, que le Gouvernement modifie la loi de la marine actuellement dans nos statuts, en conformité du projet de création d'une marine canadienne. Telles sont mes conclusions, monsieur l'Orateur.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. LOGGIE: Je regrette d'avoir parlé si longuement; mais il ne faut pas oublier que lorsque cette question fut discutée en cette enceinte en 1910, je ne pris aucune part au débat. Comme vous savez, je suis un peu timide, et je ne me souciais pas d'intervenir dans la discussion; je m'excuse d'avoir retenu la Chambre si longtemps en la présente circonstance. Qu'on me permette d'adresser ce mot de la fin aux Canadiens, loyaux et fidèles comme ils sont. Les frais de la défense navale du Canada devraient être soldés au moyen de fonds canadiens, à l'aide de navires, construits autant que possible par des ouvriers canadiens, au Canada, et avec des matériaux canadiens, autant que possible, et dans un délai raisonnable. Si nous ne sommes pas outillés en vue de construire rapidement chez nous les plus grands navires, alors faisons construire ceux-là en Angleterre, pendant que nous construirons chez nous les moins grands. Recrutons leurs équipages parmi les Canadiens, composons-les de marins animés d'un esprit de patriotisme canadien, et que ces deux escadres canadiennes restent sous la direction du Gouvernement canadien jusqu'au moment où l'empire jugera nécessaire de les rattacher à sa marine en vue d'une action concertée de toute la flotte. Telles doivent être les aspirations de tous loyaux sujets de notre souverain le roi, au Canada, en Australie, et je pense pouvoir ajouter, dans le Royaume-Uni et ses autres dépendances et colonies.

(Sur motion de M. Stanfield la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à une heure, mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 25 février 1913.

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

1re LECTURE DE TROIS PROJETS DE LOI.

Le 1er (bill n° 124), présenté par M. Ross, tendant à faire droit à Minnie Kate Clappison;

Le 2e (bill n° 125), présenté par M. Bristol, tendant à faire droit à George Geddes McDonald;

Le 3e (bill n° 126), présenté par M. Wallace, tendant à faire droit à Frederick Frank Saunders.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. BUREAU: Monsieur l'Orateur, je désire soulever une question de privilège. Vendredi dernier, je soulevai pareille question, non pas, comme je l'ai dit, que la question m'intéressât personnellement plus que mes collègues, mais parce qu'on s'était permis des observations dérogatoires à l'honneur de cette Chambre et à votre propre dignité, monsieur l'Orateur. En vue des explications données et des dénégations apportées ici même, j'aurais espéré que le journal visé aurait publié quelque rectification, mais il n'en a rien été. Les mêmes observations, tant soit peu accentuées, figurent dans les colonnes d'un autre journal, la "Presse" de Montréal, du 22 février. L'article a pour en-tête : " Revue générale." Après avoir débuté par la révolution au Mexique et la question des suffragettes en Angleterre, l'auteur en vient au prisonnier de la tour. Il dit que le prisonnier a été forcé d'abandonner son installation si confortable à la Chambre des communes, et qu'on l'a placé dans une cellule à la prison commune où il peut à loisir réfléchir sur les misères qu'on lui inflige et où il attend l'aurore de jours meilleurs et l'heure où il pourra quitter sa prison, et qu'avant la clôture de la session du Parlement, il sera mis en liberté, parce que les portes de la prison s'ouvriront devant lui. Entre autres choses, l'auteur de l'article dit:

Il est vraiment extraordinaire qu'il en soit ainsi. Voici un homme, qui avoue avoir commis un acte de corruption sur la députation,

C'est-à-dire, les membres du Parlement.

qui donne le montant des sommes payées pour l'obtention d'un contrat public, qui commet un mépris d'autorité en taisant le nom qu'on lui demande à la barre de la Chambre, et qui ne pourra être puni par le grand corps public qu'il aura ainsi compromis, méprisé et sali! Vraiment, c'est à en perdre toute notion de justice.

Ces observations sont de trop commune occurence et en prenant la parole aujourd'hui, j'ai voulu rappeler au public en général qu'on accuse les députés ici et qu'on se permet à leur égard toute sorte d'insinuations qui ne sont justifiées ni par les délibérations qui se sont déroulées devant cette Chambre, ni par les enquêtes qui ont eu lieu devant le comité des comptes publics, ni par les déclarations faites par M. Miller lui-même, lorsqu'il a été cité à la barre de cette Chambre.

M. BUREAU.

DESTITUTIONS A DESCOUSE ET ARICHAT-OUEST.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je désire faire une déclaration à la demande même du chef de l'opposition au sujet d'une motion présentée, il y a quelques temps, par le député de Richmond (M. Kyte) pour dépôt de documents concernant la libération conditionnelle d'un nommé Landry. Lorsque la motion est venue en discussion, j'ai observé que, à mon avis, certaines raisons militaient contre le dépôt de dossiers de cette nature. Je n'ai pas prétendu alors et je ne veux pas affirmer aujourd'hui que cette Chambre soit impuissante à ordonner le dépôt de pareils dossiers; mais j'ai affirmé qu'à mon avis, il ne conviendrait nullement que cette Chambre ordonnât le dépôt de ces documents. Je pourrais dire que pareil dépôt serait fort inconvenant, du moins sauf en de très rares circonstances. J'ai en outre donné à entendre qu'en ce qui concerne les affaires se rattachant comme celle-ci, à la loi de libération provisoire des prisonniers, la coutume invariable est de ne pas faire le dépôt des dossiers. J'ai dit que j'étudierais la question et si j'ai bien saisi la pensée du chef de l'opposition, il désire que je fasse connaître le résultat de mon enquête. Je constate que l'idée que j'avais exprimée au sujet de cette pratique a été pleinement corroborée par le résultat des recherches que j'ai faites à cet égard. D'abord, il convient d'observer, au début, que la pratique suivie, de temps presque immémorial en Angleterre, concorde avec l'opinion que j'ai exprimée, c'est-à-dire qu'il ne faut pas faire le dépôt de pareils dossiers, sauf en de très rares circonstances. Je ne veux pas m'étendre trop longuement sur la question. Il conviendrait peut-être de citer Todd, auteur de "Parliamentary Government in England, ouvrage où il établit la règle en termes qui contiennent un parfait exposé de la question, (pages 557 et suivantes):

Nulle atteinte à l'exercice de cette prérogative par l'une ou l'autre Chambre du Parlement ne saurait se justifier, sauf en de très rares circonstances. Macaulay a dit qu'il confierait volontiers cette prérogative au pire cabinet qui ait jamais détenu le pouvoir, plutôt que de la laisser exercer sous la direction de la meilleure Chambre des communes. Et sir Robert Peel dit qu'à son avis, il faut laisser cette prérogative entre les mains de l'exécutif, vu que la Chambre a le droit et le devoir d'intervenir, seulement s'il y a lieu de soupçonner que la justice est pervertie dans un but de corruption, etc., (p. 561).

Le Gouvernement exerce sa propre discrétion, quant à la question de savoir s'il juge expédient de répondre à pareilles questions. Mais il a été déclaré par des ministres, devant les deux Chambres, en réponse à des interpellations sur cette question, qu'en principe, il serait inconvenant et insolite de faire

connaître à la Chambre les raisons dont s'est inspirée cette discrétion des conseillers responsables de la Couronne en dictant la clémence ou la sécurité.

L'auteur entre ensuite dans de longs développements; mais je crois en avoir assez cité pour justifier ce que j'ai dit au sujet de la pratique en Angleterre.

Au Canada, dans la mesure où j'ai pu le constater, la question est venue pour la première fois sur le tapis en 1903—bien, qu'à mon avis, il doit exister des exemples antérieurs—lorsque le très honorable sir Charles Fitzpatrick, aujourd'hui juge en chef de la cour Suprême, était ministre de la Justice. En réponse à une motion similaire à celle présentée par le député de Richmond, le très honorable sir Charles Fitzpatrick dit: (voir hansard de 1893, vol. 1, page 567.)

L'honorable député voudra bien sans doute consentir à ce que cette motion soit réservée pour le moment. J'ai l'intention de m'opposer à son adoption, parce qu'elle est contraire à l'usage du bien établi en Angleterre ainsi qu'à la pratique en vogue au ministère de la Justice. Si je suggère la chose, c'est que je n'ai pas encore réussi à trouver le mémoire relatif à l'affaire pour laquelle on a adopté cette règle au ministère de la Justice, lorsque sir John Thompson était chef de ce département. J'espère le trouver ces jours-ci. Je propose l'ajournement du débat.

J'ajoute que je n'ai pas réussi à trouver au ministère le mémoire de sir John Thompson auquel fait allusion sir Charles Fitzpatrick; mais, nous pouvons en toute sincérité accepter la déclaration de sir Charles Fitzpatrick, quand il déclare que sir John Thompson a posé la règle. La question s'est posée encore pour la deuxième fois lorsque sir Charles Fitzpatrick était ministre de la Justice (Voir hansard 1905, vol. 1.):

M. LAKE demande:

1. Hamelin et Gosselin ont-ils été condamnés au pénitencier par le juge Prendergast, en 1902, pour vol de chevaux?
2. Quelle était la durée de la condamnation dans chaque cas?
3. Ont-ils été remis en liberté avant l'expiration de leur sentence?
4. Dans l'affirmative, à quelle date, et pourquoi?

L'hon. C. FITZPATRICK (ministre de la Justice): En réponse à l'honorable député je dois dire qu'il est contraire à l'usage bien établi du Parlement de répondre à des questions de ce genre; et si l'honorable député le veut bien, je lui enverrai le livre de Todd où il trouvera la règle établie.

Le cas suivant pour lequel une question a été posée, se trouve à la page 5312 du vol. III des Débats de 1906. Voici la question posée et la réponse donnée:

M. MACPHERSON demande:

1. Le nommé Brothier, condamné à l'emprisonnement pour sept ans dans le pénitencier de la Colombie-Anglaise, a-t-il été libéré?
2. Pendant combien de temps est-il resté au pénitencier?
3. Qui a recommandé son élargissement?
4. Le Gouvernement déposera-t-il sur le bureau tous les documents concernant cette affaire?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Son Excellence le Gouverneur général, le 22 mai 1906, a approuvé le décret libérant le détenu Brothier. En conséquence, Brothier a été libéré le 29 mai 1906; il avait été condamné le 15 mars 1904, à cinq ans et à deux ans de détention. En Angleterre, depuis soixante ou soixante-dix ans, l'exercice de la prérogative du pardon a été laissé au secrétaire d'Etat pour l'intérieur, qu'on regarde comme directement et exclusivement chargé de cette responsabilité. Au Canada, Son Excellence est, en vertu de ses instructions sous le sceau royal, autorisé, dans le cas où il le jugera à propos et où il aura été commis quelque crime et infraction des lois du Dominion, à libérer le détenu, de l'avis, dans les cas de peine capitale, du Conseil privé du Canada, et de l'avis, dans les autres cas, d'un de ses ministres. Dans le cas où il a été prononcé une peine autre que la peine capitale, c'est, en pratique, de l'avis du ministre de la Justice que le pardon est accordé. Dans le cas actuel c'est le ministre de la Justice qui a proposé la libération du prisonnier. Dans l'opinion des conseillers de Son Excellence, il serait, en règle générale, inusité et peu désirable de faire connaître au Parlement les raisons qui ont pu engager le conseiller responsable de la Couronne à user de miséricorde ou de rigueur; la pratique générale dans le passé s'est inspirée de ce principe; et l'on considère que, dans le cas actuel, il n'y a pas de raison spéciale pour rompre avec cette pratique.

Cette réponse a été donnée après la présensation d'une requête demandant la production de tous les documents et je ferai remarquer qu'en donnant sa réponse à cette époque, le ministre de la Justice a ajouté expressément qu'il donnait aussi l'opinion des conseillers de Son Excellence, de sorte que nous avons dans cette réponse l'opinion du cabinet du très honorable chef de l'opposition.

Le cas suivant se trouve à la page 530 du vol. Ier des Débats de 1907-08. Alors il s'agissait d'un détenu nommé Gillis qui avait été condamné à être pendu à Charlottetown et dont la sentence avait été commuée.

Une des questions demandait:

La sentence du détenu a-t-elle été commuée en un emprisonnement à vie? Dans l'affirmative, pour quelles raisons?

La réponse fut la suivante:

La sentence du condamné a été commuée en emprisonnement à vie. Je ne saurais dire quelles raisons on a invoquées pour cela; mais la pratique constitutionnelle en semblable matière a toujours été que le mémoire soumis au Gouverneur reste à l'état confidentiel et ne soit pas même communiqué au Parlement, excepté dans des circonstances très exceptionnelles, ce qui ne me paraît pas être le cas en cette cause.

Une autre question demandait:

Ce prisonnier a-t-il été relâché? Dans l'affirmative, quand et pour quelles raisons?

La réponse fut:

Il a été élargi. La réponse à la question 2 s'applique à la dernière partie de la présente question.

On demanda également:

Sur la demande de qui le prisonnier a-t-il été remis en liberté?

Voici la réponse donnée:

La demande d'élargissement nous a été faite par plusieurs personnes s'intéressant au prisonnier, et qui, à diverses reprises, avaient déjà demandé qu'il fût libéré. Ce n'est pas la pratique en semblable matière de communiquer les noms des pétitionnaires.

Autant que j'ai été capable de m'en rendre compte, l'occasion qui donna lieu à une discussion de cette question se produisit lors de la présentation d'une motion par l'honorable M. Foster, demandant un état des détenus libérés, leurs noms, etc., pendant une certaine période de temps. Le sujet se trouve tout au long dans les Débats de 1907-1908, vol. II, page 2924. La discussion a été très longue sur cette motion et je ne me propose pas d'en faire l'analyse. Les membres de la Chambre que cela peut intéresser trouveront dans cette discussion très complète et très documentée qui en a été faite par le ministre de la Justice de l'époque (sir Allen Aylesworth), les motifs qui empêchent de déposer les documents du genre de ceux qui sont demandés aujourd'hui. Je crois que j'ai fait ressortir quelques-uns de ces motifs la première fois que j'ai parlé du sujet. Pour moi les motifs sont concluants et devraient persuader ceux qui les liraient. Je ne crois pas que je pourrais les développer aussi clairement et avec autant de force que l'a fait mon prédécesseur et je me contenterai d'y référer les membres de la Chambre qui pourraient s'intéresser aux déclarations faites alors par sir Allen Aylesworth.

La question fut de nouveau posée pour un détenu nommé William Blunden et on la trouvera dans le vol. II des Débats de 1907-1908, page 3594 et suivantes. Là encore sir Allen Aylesworth a exprimé la même opinion que celle qu'il avait donnée lors de la motion de l'honorable M. Foster dont j'ai parlé. A propos de cette dernière motion, je pourrais indiquer qu'elle demande une liste des prisonniers libérés depuis un certain nombre d'années, avec les raisons de leur libération et autres renseignements. La motion, telle qu'elle a finalement été adoptée par la Chambre, avec le consentement de l'honorable député qui l'avait proposée et après que sir Allen Aylesworth eut expliqué pourquoi il pensait qu'on ne devait pas l'accepter telle qu'elle avait été présentée, demandait simplement qu'un état soit déposé donnant le nombre des prisonniers libérés et les raisons de leurs libération autant qu'il serait jugé convenable de le faire. Cette mesure fut prise à la suite de la position adoptée par le ministre de la Justice d'alors qui prétendait que les documents eux-mêmes ne devaient pas être produits, mais devaient être à tous les points de vue considérés comme confidentiels.

Dans le cas de Gillis dont j'ai parlé il y a un instant, non seulement sir Allen Aylesworth a exposé les vues que je viens de dire, et les a appuyées par un raisonnement très clair, mais au cours de la discussion, parlant en particulier des rapports des juges qui sont fournis dans ces cas, le très honorable leader de l'opposition s'est exprimé ainsi qu'il suit, d'après le compte rendu des Débats, page 3599, séance du 19 février 1908:

Monsieur l'Orateur, si on veut bien me le permettre, je rappelerai au débat qui a eu lieu, il y a quelques jours, sur un sujet de même nature et au cours duquel on a passé en revue la pratique suivie dans le département de la Justice, ici et en Angleterre. L'honorable ministre de la Justice a expliqué, sans que personne l'ait contredit, que les rapports des juges, dans les cas semblables à celui-ci, sont toujours faits à la demande du département, tandis que dans les causes capitales, le juge est toujours tenu d'envoyer un rapport du procès au département. L'honorable ministre de la Justice n'a pas prétendu l'autre jour et ne prétend pas aujourd'hui que dans tous les cas, sans aucune exception, ces rapports sont confidentiels, mais je ne sache pas qu'en dehors des causes capitales, le rapport d'un juge ait été déposé.

Dans le cours d'une discussion relative au cas de Blunden, quelques observations très intéressante de sir Allen Aylesworth se trouvent à la page 3595 du volume des Débats que j'ai cité, dans la séance du 19 février 1908. Il y est question de savoir si ces documents devraient être communiqués confidentiellement à quelqu'un même particulièrement à des députés de la Chambre.

Ce que j'ai dit me justifie complètement de prétendre que l'adoption de cette motion dans sa forme actuelle serait une exception à la règle et à la pratique en usage en Angleterre et qui ont été reconnues ici même depuis que le très honorable sir John Thompson remplissait les fonctions de la charge que j'occupe aujourd'hui. J'ai la conviction que la Chambre admettra avec moi que sauf dans des cas graves, nous ne devrions pas nous écarter d'une règle dont l'application a été soutenue par des motifs aussi valables, qui repose sur une pratique bien établie et pour le maintien de laquelle sont responsables des hommes d'une compétence aussi reconnue sur ce point, que mes prédécesseurs au ministère de la Justice, je veux dire sir John Thompson, sir Charles Fitzpatrick et sir Allan Aylesworth. Je ne vois pas de raisons pour nous permettre de considérer ce cas comme

exceptionnel. Les circonstances qui s'y rattachent ne comportent rien qui puisse me permettre de le différencier q'un cas ordinaire prévu par la loi de la libération provisoire. Quant aux motifs sur lesquels cette règle s'appuie, je suis absolument prêt à asseoir ma conviction sur les raisons alléguées par mon distingué prédécesseur sir Allen Aylesworth. Je pourrais peut-être signaler ce qui d'après moi est un motif évident. Bornons-nous pour un moment à l'exercice du droit de clémence prévu par les dispositions de la loi de la mise en liberté provisoire. D'après cette loi, Son Excellence le Gouverneur général exerce le privilège non de gracier les individus, non de leur remettre leur peine, mais de leur permettre de passer une partie de la durée de leur sentence non pas sous une surveillance rigoureuse, mais sous l'œil de la police avec l'obligation de se présenter de temps en temps à l'administration policière. Pour les cas prévus par la loi, aujourd'hui comme dans le passé, quand des pétitions sont faites, nous demandons au juge de faire un rapport. Ces documents nous sont soumis non comme une obligation officielle ou un devoir imposé au juge par la loi, mais pour nous donner les renseignements qui pourraient nous aider à déterminer la résolution à prendre. C'est très important pour nous et pour l'application régulière de la loi. Je comprends qu'il ne s'agit pas surtout de l'importance que cela peut avoir pour nous, mais l'importance de l'application convenable de cette loi fera reconnaître que ces rapports devraient être faits de façon à donner toute liberté au juge de communiquer tous les faits qu'il peut connaître relativement au délit commis, à la moralité et au passé de l'accusé et sur toutes les circonstances qui peuvent avoir une influence sur la question de savoir si la clémence doit être exercée ou refusée.

Si on répand dans le monde l'idée que ces rapports sont demandés non seulement pour renseigner le ministre et par son intermédiaire Son Altesse Royale, mais qu'ils peuvent, quoique réservés au ministre, être déposés sur le bureau de la Chambre et publiés par tout le pays, chacun comprendra que les juges pourront se croire autorisés à parler en conséquence. Je ne prétends pas du tout que les juges diraient en particulier, ce qu'ils ne voudraient pas dire en public; mais il y a beaucoup de choses qu'un juge introduirait naturellement dans un rapport de ce genre, s'il devait être communiqué au public, qui serait très dommageable aux personnes intéressées à l'affaire et, dans quelques cas, au détenu lui-même. Il est certainement désirable qu'un juge, tout en étant prudent dans la rédaction de ces rapports, puisse du moins avoir la conviction qu'en donnant des renseignements à Son Excellence et à ses conseillers, il doit parler en toute liberté et qu'il puisse aussi être persuadé qu'il est de son devoir de communiquer tout ce qui sera capable d'aider ceux qui sont responsables de la décision à prendre.

Nous cherchons des renseignements non seulement auprès des juges, mais aussi auprès d'autres fonctionnaires. Nous avons nos fonctionnaires qui surveillent les libérés provisoires et nous nous adressons également aux officiers de police qui sont en état de nous donner des informations; et tout ce qui pourrait faire obstacle à la réception de ces renseignements, donnés librement et franchement, serait, d'après mon jugement et celui de mes prédécesseurs capable de porter préjudice à l'application de cette loi.

En dehors des personnes auxquelles nous nous adressons nous-mêmes pour obtenir des renseignements, il y a beaucoup de gens qui communiquent avec nous au sujet de ces requêtes.

Bien souvent, les parents des prisonniers nous communiquent des détails sur la vie privée des familles et ils seraient très ennuyés si leurs lettres étaient rendues publiques. On admettra que cette correspondance doit être considérée comme confidentielle.

Après avoir bien étudié la question, je crois qu'il vaut mieux suivre la coutume établie. Je ne vois pas de raison suffisante pour m'en départir et consentir à l'adoption de cette motion. Le cas n'a rien d'exceptionnel et doit suivre la règle générale.

Personne n'a osé le déclarer expressément, mais plusieurs ont laissé entendre que la décision rendue dans cette affaire semble avoir été influencée par des considérations politiques. Je ne décline pas la responsabilité de ce qui a été fait, mais je n'gissais pas comme chef du département à ce moment, mais même si le ministère de la Justice eût été alors sous ma direction immédiate, je préférerais être soupçonné d'avoir cédé à des considérations politiques, en refusant de produire les documents, que de m'exposer à nuire à la bonne administration de la loi, en les déposant. Je suis certain que personne dans cette Chambre ne suppose qu'en prenant cette attitude je suis guidé par d'autres motifs que ceux que j'ai donnés; on ne voudrait pas, non plus, accuser le ministre des Finances d'avoir cédé à des influences étrangères aux raisons contenues dans les documents qu'il avait sous les yeux. J'ai cette certitude, non seulement à l'égard de cette Chambre, mais aussi à l'égard de tous les gens bien pensants de ce pays, qui sont, après tout, la grande majorité. S'il s'en trouve dont l'esprit est conformé de telle sorte qu'ils verront dans cette attitude un indice de notre désir de cacher quelque chose, vu que par certains côtés cette affaire paraît

se rattacher à la politique, pour ma part—et je prends toute la responsabilité de tout ce qui a été fait—je n'ai aucune objection à encourir l'opinion défavorable de cette catégorie de personnes. Je puis ajouter qu'outre les précédents que j'ai cités, il y a eu une décision semblable dans l'affaire Blyth, dont l'honorable député de York-centre (M. Wallace) avait saisi la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je désirerais dire quelques mots concernant les remarques que vient de faire l'honorable ministre de la Justice.

M. l'ORATEUR: Il faudra pour cela la permission de la Chambre. Un peu de latitude a été accordée au ministre de la Justice, vu qu'il n'aurait probablement pas d'autres occasions de donner des explications.

M. BORDEN: L'incident n'est pas de nature à donner lieu à un débat et je crois qu'avec le consentement unanime de la Chambre, l'honorable chef de l'opposition pourrait être autorisé à faire quelques remarques.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne crois pas que ce que j'ai à dire donne lieu à un débat, car je partage la manière de voir de l'honorable ministre de la Justice. Il a suivi la règle observée par tous ses prédécesseurs, en prétendant que cette correspondance est confidentielle et ne doit pas être déposée sur le bureau de cette Chambre. Mais il a prévu une exception possible, puisqu'il a ajouté qu'il peut y avoir des cas où le dépôt des documents serait nécessaire. Je ne sais pas si les exceptions de cette nature ont été nombreuses, mais je me rappelais que dans une cause célèbre, celle de Shortis, tous les documents se rapportant à l'affaire ont été déposés. Le Gouvernement, pour des raisons personnelles ou pour des raisons d'intérêt public, mit tout le dossier sous les yeux de la Chambre. Il peut se présenter d'autres cas dans lesquels la minorité croit avoir raison de demander la production des documents, mais comme règle générale, j'approuve ce que vient de dire le ministre. Je ne m'étonne donc pas de voir que, dans le cas présent, il refuse de laisser adopter la motion. Je m'abstiendrai de dire si on a eu raison ou tort de remettre le nommé Landry en liberté. C'est une question à débattre. Mais je répète que, sur la question de principe, je suis d'accord avec le ministre de la Justice.

M. KYTE: Puisque le ministre de la Justice a décidé de ne pas déposer les documents, je demande à ce que l'avis de motion que j'ai donné soit rayé du Feuilleton.

M. DOHERTY: Ce n'est pas le moment de faire une motion de cette nature.

M. BORDEN: Elle pourra être faite demain, lorsque l'ordre du jour appellera les avis de motion.

LA CANADIAN MEDICAL PROTECTIVE ASSOCIATION.

M. BUREAU: Je désire signaler une erreur qui s'est glissée dans les Débats d'hier (page 4000 v.a.). La Chambre avait à l'étude le bill (n° 89) pour constituer en corporation la "Canadian Medical Protective Association"; j'ai proposé d'ajouter un septième article au bill et l'amendement a été adopté. Dans les Débats il est dit "L'amendement de M. Bureau est rejeté". C'est une erreur; l'amendement a été adopté. Je ne vois rien dans le Feuilleton concernant cet amendement et comme les Débats sont le seul document officiel qui en fasse mention, je demande à ce que l'erreur soit corrigée.

M. l'ORATEUR: Le bill établit clairement que l'amendement proposé par l'honorable député a été adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE RELATIVE AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite de la discussion générale du 24 février au sujet de la motion de M. Borden proposant la deuxième lecture du bill (n° 21), autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales effectives de l'empire, et au sujet de l'amendement de M. Turriff.

M. R. B. BENNETT (Calgary): Ce n'est pas sans une certaine hésitation que je prends la parole sur cette question, car je n'ignore pas qu'un débat prolongé a presque épuisé le sujet. Mais comme tout membre de cette Chambre est tenu de donner la raison de sa conviction, je crois de mon devoir de dire que j'approuve le bill qui nous est soumis parce qu'il repose sur un principe que j'ai défendu toute ma vie.

La confusion sur le sens des mots me paraît avoir joué un grand rôle dans cette discussion. Les honorables députés de la gauche ont traité la question comme s'il ce fut agit d'une politique permanente de contribution. Personne ne sait mieux qu'eux que cela n'est pas. Je les ai aussi entendus confondre les mots "empire" et "nation", et je ne puis m'empêcher de croide que cette confusion a été faite de propos délibéré; ils ont aussi confondu la contribution que nous proposons actuellement, avec une politique navale permanente. Tout me porte à croire qu'en agissant ainsi les honorables députés de la gauche savaient parfaitement ce qu'ils faisaient.

Pour éviter tout malentendu, je commencerai par citer le bill et je dois dire que ja-

mais un projet de loi n'a dit plus en si peu de mots. que celui que nous discutons en ce moment. Il est ainsi conçu:

1. La présente loi peut être dictée sous le titre: Loi à l'effet d'aider la marine.

2. Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas $35,000,000 dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire.

J'ai entendu des députés libéraux dire dans cette Chambre et j'ai vu des journaux prétendre que, par ce bill, le Gouvernement se proposait d'emprunter en Angleterre $35,000,000 sur lesquels le Canada paierait l'intérêt, pour aider à augmenter la marine anglaise. Il est évident, cependant, que cet argent sera pris "sur et à même le fonds consolidé du Canada" et ceux qui cherchent à faire croire que nous irons emprunter cet argent, pour venir en aide à la marine impériale, affirment une chose qui ne fait pas honneur à leur intelligence. Je ferai remarquer aussi que dans la dernière partie de ce même article 2 il est dit que cet argent sera employé à accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire. Dieu sait, monsieur l'Orateur, si nous avons déjà assez retardé.

Nous avions déjà les promesses faites en 1897, en 1902, en 1909 et en 1911 et à quoi se sont-elles résumées au point de vue pratique? A rien. Nous n'avons rien, sauf, peut-être, le fait que nous avons contribué trois navires à la marine de guerre britannique, le "Niobé", le "Rainbow" et le "Minnie M.", ce splendide corsaire dont l'amiral-en-chef ne fait plus partie de cette Chambre, mais préside aux destinées du parti libéral en une autre enceinte et dont l'un des principaux lieutenants a trouvé un lieu de repos à Ottawa, alors que d'autres, au grand désavantage de la partie du pays où j'habite, remplissent des sinécures dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Lisons la troisième disposition de ce projet de loi:

Ladite somme doit être employée et appliquée sous la direction du Gouverneur en conseil, à la construction et à l'équipement de navires de guerre ou de croiseurs cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant.

Nous nous sommes engagés dans une politique qui sera, nous le croyons, efficace et appropriée. Nous n'avons pas dit que nous fournirions un navire pour les eaux du Canada oriental à seule fin de donner le principal attrait d'une réunion du bon vieux temps, ni que nous réhausserions tous les espoirs, dans le cas du littoral du Pacifique, en fournissant un navire de guerre qui resterait à l'ancre sur un fonds destiné à cete fin. L'on a mentionné un troisième navire; nous ne nous sommes pas encore efforcés de fournir un navire-corsaire —ils sont très utiles et ils naviguent quelquefois sous des lettres-de-marques—; il y a quelques années, l'un de ces navires quittait le Sault-Sainte-Marie; il avait à son bord quarante corsaires; le but de son voyage était le pillage non des navires marchands du Canada, mais celui des suffrages des électeurs de cette grande province de l'Ontario:

Le quatrième paragraphe de ce projet de loi décrète que: Lesdits navires, après avoir été construits et équipés, doivent être placés par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté pour la commune défense de l'empire.

Que l'on prenne tout le texte de ce projet de loi et l'on n'y trouvera rien qui donne raison d'arguer qu'il diminue tant soit peu l'autonomie du Canada. Nous ne nous proposons pas dans le projet de loi que nous soumettons d'enlever une parcelle de notre autorité nationale; au contraire, il est dit ici que nous comprenons la nature du devoir qui nous incombe, en notre qualité de citoyens de l'empire, de faire tout ce qu'il nous est possible d'accomplir pour la défense commune de la mère patrie. A ce point de vue, notre attitude diffère—ainsi que je vais le démontrer—de celle des honorables membres de la gauche et cela, d'une façon très sensible. J'établirai à la satisfaction de la Chambre—j'ose l'espérer—que la politique de nos adversaires tend à la séparation, d'abord, à l'indépendance, ensuite. Ils n'entendent aucunement contribuer sous une forme quelconque à la défense ou à l'édification de l'empire. J'en arrive maintenant à la disposition 5 de ce projet de loi:

Ladite somme doit être payée, employée et appliquée et lesdits navires doivent être construits et placés à la disposition de Sa Majesté, subordonnément aux termes, conditions et arrangements qui peuvent être convenus entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

Voilà, si je ne me trompe, l'énoncé clair et concis d'une politique qui s'imposera à l'étude des hommes d'affaires du Canada et à celle de ceux qui connaissent la nature des relations commerciales. Ce projet se recommande à l'examen favorable de nos concitoyens; tous—à l'exception de ceux dont l'esprit de parti aveugle le jugement —en comprendront l'importance et le motif réel. Pourquoi? Parce que c'est le premier essai que l'on tente en vue de mettre en pratique les principes énoncés dans des discours et des entretiens, et de faire quelque chose pour l'existence et le maintien de l'empire britannique. J'ai écouté les discours à n'en plus finir que les honorables membres de la gauche ont prononcés, tous demandant qu'on fît telle ou telle chose pour l'empire britannique. J'ai compulsé les statuts de notre pays, cherchant en vain la moindre trace d'un effort que nos adversaires auraient tenté véritablement pour mettre en pratique tous

leurs beaux discours. Tout cela me porte à dire que notre peuple, n'eût-il pour se renseigner qu'à lire ce projet de loi, devrait s'en montrer satisfait et heureux.

Monsieur l'Orateur, je crois que l'on peut dire, avec un certain degré de justice et d'équité, que tout honorable membre de cette Chambre devrait se trouver en mesure de fournir quelques raisons claires et précises, au lieu de se livrer à des généralités, à l'effet que le projet de loi maintenant soumis à la Chambre fût lu une seconde fois. On se rappellera que ceux qui s'opposent à cette procédure sont les mêmes députés qui combattent toutes les dispositions de ce projet de loi. Ils ne veulent pas entendre parler de la défense de l'empire; ils combattent même l'idée de contribuer à cette défense; ils ne veulent pas consentir à ce que nous mettions ces navires à la disposition de l'amirauté; ils prônent une politique qui rend nulle, sous plusieurs rapports, celle énoncée dans ce projet de loi. J'appuie la proposition que ce projet de loi soit lu une seconde fois pour beaucoup de raison, mais je me contenterai d'en indiquer six, en y ajoutant quelques explications.

Je veux que ce projet de loi soit lu une seconde fois, parceque, d'abord, le Canada est une partie intégrante de l'empire britannique; en deuxième lieu, parceque la suprématie maritime de cet empire est menacée; troisièmement, parcequ'il est de notre devoir et de notre privilège, en qualité de peuple qui se respecte lui-même, de contribuer au maintien de cette suprématie; quatrièmement, parceque cette coopération à la défense navale est essentielle à son efficacité; en cinquième lieu, parce que cela sera de nature à contribuer beaucoup à assurer la paix universelle et, enfin, parce que tout ce que l'on fait dans le but de consolider un empire britannique uni est un pas vers l'impérialisme, si on l'aime mieux. Ce sont les six motifs que je puis invoquer pour m'excuser de voter en faveur de ce projet de loi et d'appuyer la proposition qui nous est soumise. Il serait inutile, il me semble, pour quelqu'un de demander à cette phase du débat pourquoi nous formons une partie intégrante de l'empire britannique; cependant, monsieur l'Orateur, j'ose dire que l'étranger qui a visité cette ville et qui a assisté de la galerie aux délibérations qui ont marqué nos séances depuis ces semaines dernières, j'ose dire que cet homme-là, s'il a écouté les discours des honorables membres de la gauche, se demandera—et avec beaucoup de raison—si le Canada fait réellement partie de l'empire britannique. J'ai porté une attention soutenue aux harangues qui ont été prononcées ici et j'ai constaté qu'elles roulaient presque toutes sur l'idée de nationalisme. Avant d'en finir avec ce dernier, je dirai qu'il m'est possible d'établir que le prince du nationalisme est le directeur général des Postes.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. BENNETT: Je veux parler de l'ancien directeur général des Postes. Je suis heureux qu'on me rappelle que je me suis servi des mots "directeur général des Postes", je voulais dire "l'ancien directeur général des Postes". Il peut être bon de savoir qu'une fois ces deux honorables membres de la Chambre ont parcouru le même chemin, mais cela réjouit un peu de constater que depuis ce temps-là l'honorable directeur général des Postes s'est rendu à Damas.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. BENNETT: On en compte d'autres qui ont fait le voyage de Jéricho. J'aimerais, monsieur l'Orateur, à faire allusion, en passant, à quelques erreurs qu'on a commises au cours de ce débat quant à la propriété de certains termes. Il est vrai que le Canada possède presque tous les attributs d'une nation. On ne peut nier que nous pouvons exercer tous les pouvoirs dont jouit une nation véritable. Il est juste de dire que le statut relatif à la Confédération nous donne le droit de pourvoir à notre propre défense. On doit reconnaître qu'on nous a accordé de temps à autre la permission de conclure—avec certaines restrictions—des traités de commerce avec les nations étrangères. Cependant, nous ne devrions pas oublier, au contraire de ce qu'ont fait certains membres de la gauche —si j'en juge d'après leurs discours—qu'après tout, le Dominion du Canada, confédération autonome, est dans son essence même une entité créée par un statut du parlement impérial qui siège à Westminster et que notre constitution arrêtée par ce tribunal d'appel souverain, est un document écrit, l'"Acte de l'Amérique-Britannique du Nord"; peu importe qu'on glose à son endroit dans un langage superbe et avec une diction parfaite, ainsi que le très honorable chef de la gauche se permet de le faire très souvent, peu importe qu'on ait venu à tous les artifices d'une rhétorique splendide, il n'en reste pas moins vrai que nous ne sommes pas une nation, mais une grande colonie autonome, relevant sous tous rapports du parlement de Westminster et qui, en réalité, n'exerce pas tous ces pouvoirs dont, en théorie, elle peut se prévaloir, en tant que ce pays est concerné. Nous devons nous rappeler ce fait, parcequ'il est la base de toute argumentation qu'on fait en cette Chambre. Peu m'importe ce que l'on peut arguer à l'encontre, le simple fait n'en subsiste pas moins que le Canada n'est qu'une colonie autonome,

une grande confédération, si on le préfère, exerçant les pouvoirs que le parlement impérial lui a accordés. Il relèvera de mon argumentation d'établir qu'il s'agit, en cette occurrence, de faire un pas vers la fin que nous devrions tous désirer atteindre, l'établissement d'un parlement impérial qui, comptant dans son sein des représentants de ce Dominion et des autres colonies autonomes de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, légiférerait sur toute question qui affecte les droits communs et le bien être général de ce grand empire. C'est pour ce motif que j'ai signalé, dès le début de mon argumentation, les impropriétés de termes qu'on relève si souvent dans les discours des honorables membres de la gauche. Je dis qu'il devrait être d'axiome que nous sommes une partie essentielle de l'empire britannique.

Concédons, sans autre argument, que nous sommes soumis aux lois de la mère patrie et que le parlement de Westminster a le droit de légiférer à notre propos. Ceci admis, j'en arrive au deuxième motif que j'ai énoncé pour expliquer mon attitude et qui se rapporte au fait que la suprématie de l'empire est menacée. Si je me rappelle bien, un mémoire qu'on désigné sous le nom de "mémoire Cawdor", fut soumis au peuple britannique. On y déclarait que l'Angleterre devait commencer à construire des dreadnoughts. Jusqu'à 1906 toutes les autres nations du monde n'avaient occupé qu'un rang inférieur à celui que tenait la Grande-Bretagne quant à l'importance navale. La mère patrie était en mesure d'opposer deux navires de guerre au seul que pouvait mettre en ligne contre elle une coalition d'autres puissances européennes. Mais, lorsqu'il devint évident que les navires de ce temps-là étaient d'un type trop ancien et qu'on ne pouvait plus les considérer comme étant en état d'entrer en ligne de combat, et lorsque l'amirauté décida de construire des dreadnoughts, à ce moment-là—tous les membres de cette Chambre devront le reconnaître—l'Angleterre, la France et l'Allemagne se trouvaient presque sur un pied d'égalité sous ce rapport. Il est vrai de dire que la Grande-Bretagne comptait alors trois ou quatre de ces navires qu'on disait trop anciens, alors que les autres puissances n'en avaient qu'un; il est vrai qu'elle possédait plus de navires que n'en avait une coalition de toutes les puissances européennes, mais, quant aux dreadnoughts, elle dut faire face aux connaissances scientifiques dont les autres pays pouvaient disposer; la main-d'œuvre et les artisans connaissant tous les secrets de leur métier l'emportaient même sur la qualité des artisans et des journaliers qu'elle pouvait trouver chez elle. Nous constatons qu'après la publication du mémoire Cawdor et qu'après que l'Angleterre eût commencé la construction de dreadnoughts, l'Allemagne entreprit l'exécution d'un programme semblable. Je professe la plus grande estime et la plus grande admiration à l'endroit de l'empire d'Allemagne. Nul peuple n'a apporté à la solution des grands problèmes qui surgissent aujourd'hui plus d'esprit d'initiative, une connaissance plus complète, un désir plus vivace d'appliquer les principes abstraits qu'on lui a enseignés dans ses écoles.

Depuis quarante ans, ils ont effectué la consolidation des royaumes, duchés et grands-duchés en un empire et grâce à la politique protectionniste de Bismarck, depuis 1879, ils ont encouragé sur leur propre territoire un système de développement industriel tel qu'on en a rarement vu de semblable dans le monde entier. Ils ont appliqué leurs connaissances industrielles et scientifiques, connaisances puisées aux écoles et dans les livres, à la construction de navires de guerre, aux grandes usines de Krupp et aux grands travaux dans d'autres parties de l'Allemagne, et les honorables membres de l'opposition doivent s'apercevoir qu'aujourd'hui ils sont virtuellement sur un pied d'égalité avec l'Angleterre. Ils ont plus de population que l'Angleterre. Ils sont 66,000,000 en Allemagne, tandis que la Grande-Bretagne ne compte que 45,000,000. Leur population s'accroît d'un million par année, tandis que celle de la Grande-Bretagne n'augmente que de 300,000 par année.

Tel sont les faits qui confrontaient cet empire en 1906. On s'est alors demandé s'il serait sage ou insensé de continuer à mettre en vigueur le programme de construction navale que nous avions adopté. On se rappellera que le gouvernement de sir Henry Campbell-Bannerman prit une certaine attitude, grâce à laquelle il espérait enrayer l'augmentation effrénée des armements. Durant les années 1906, 1907 et 1908, il diminua son activité navale en tant qu'il s'agissait de la construction des navires de guerre, mais l'Allemagne ne répondit pas à l'invitation. Pourquoi? Parce que l'empereur allemand avait dit: Désormais, notre empire est sur les mers. Il avait créé la plus belle armée que le monde ait jamais eu tant qu'il s'agit du nombre et de l'apparence, et il disait alors: Désormais notre empire est sur les mers. La Grande-Bretagne commençait à diminuer son programme naval. Les Allemands déclaraient qu'ils augmenteraient le leur. Pourquoi faisaient-ils cela? Parce qu'ils étaient sur un pied d'égalité avec l'Angleterre en ce qui concerne la construction des dreadnoughts. Ils peuvent construire des navires aussi rapidement que l'Angleterre. Ils peuvent créer de grandes usines Krupp. Ils fondent de gros canons aussi rapidement que l'Angleterre peut le faire, et ils peuvent équiper leurs navires avec des marins presque aussi bons que les marins anglais; pas tout à fait aussi bons, parce qu'ils

n'ont pas derrière eux les splendides traditions de la marine britannique. Mais il reste acquis qu'en 1906, les Allemands ont commencé à être sur un pied d'égalité avec l'Angleterre en tant qu'il s'agit de la construction des dreadnoughts. La France, l'Italie et l'Autriche-Hongrie ont commencé la construction de dreadnoughts. Malheureusement pour nous, malheureusement pour cet empire, ceux d'entre nous qui étudient de près la question, ont constaté, comme tout honorable député peut le constater s'il veut se donner la peine de consulter les livres de la bibliothèque, qu'au lieu d'avoir la suprématie sur les mers contre une coalition des puissances, par suite du changement de la nature des navires que l'on construit, par suite du changement du gréement, de la construction et des modèles des navires, la suprématie de la Grande-Bretagne sur les mers est contestée par une coalition des puissances de l'Europe, agissant en même temps et dans plus d'une partie de l'Europe. Cela étant, et il me semble qu'on ne saurait contester ce fait, que constatons-nous? Les honorables membres de l'opposition ne nient pas ce fait. Je les ai entendus l'admettre formellement, dans leurs discours. Le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) s'est levé en cette Chambre et a déclaré qu'il savait que les conditions étaient telles que je les ai décrites, qu'il connaissait la menace il y a quatre ans et il n'a pas levé la main pour la défense de l'empire britannique.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. BENNETT: Il le savait il y a quatre ans, mais non seulement il n'a pas levé la main, mais pas même un doigt pour l'empire britannique! Il s'est contenté de débiter des lieux communs et généralités au peuple au sujet de ses devoirs. Il s'est contenté de parler de la liberté dont nous jouissons sous le drapeau britannique. Mais lorsqu'on lui a remontré qu'il nous faut avoir des navires et des chantiers de navires, lorsqu'on lui a remontré que l'empire allemand, la double monarchie austro-hongroise, la France et l'Italie construisaient un plus grand nombre de dreadnoughts et rivalisaient avec la puissance de la Grande-Bretagne sur les mers, qu'a-t-il fait? Qu'ont fait les honorables membres de l'opposition? Ils ont acheté le "Niobé", et ils ont placé sur l'océan Pacifique un "Rainbow", un nom glorieux indiquant cette foi, qui nous vient de la promesse à l'effet que le monde ne sera plus détruit par l'eau. Mais, monsieur l'Orateur, la foi sur les œuvres est une foi morte. Ce genre de foi est celui qu'avaient les Romains lorsque Rome est tombée. C'est là le genre de foi que les colons de Carthage et de la Phénicie avaient, mais ils ne sont plus. C'est là l'espèce de foi qui leur a fait perdre leurs colonies sur la côte africaine. C'est ce qui a réduit la grandeur de Rome, car Rome est tombée faute d'œuvres. C'est le genre de foi qui a amené la ruine et la chute de tous ces royaumes et empires aussi vrai que l'histoire et l'expérience du passé se répètent, et que les grands enseignements qui nous viennent du passé seront encore vérifiés, ces honorables députés représente la même foi que celle qui jouait du violon lors de la chute de Rome.

Un DEPUTE: Dépêchez-vous et arrivez-en maintenant à Bourassa.

M. BENNETT: Je serai très heureux de répondre à l'honorable député s'il veut avoir la bienveillance de parler assez haut pour que je puisse l'entendre. Nous avons le droit de nous demander, comme tout Canadien bien pensant a le droit de se demander, et les jeunes gens du pays ont le droit de se demander pourquoi l'on masse aujourd'hui dans la mer du Nord cette marine très grande et toujours grandissante de l'empire allemand. Pourquoi cette grande activité industrielle dans l'Autriche-Hongrie? Pourquoi les Allemands sont-ils si occupés dans leurs chantiers de construction de navires et pourquoi augmentent-ils leurs armements? Nous avons le droit de nous demander s'ils construisent ces vaisseaux pour protéger leur commerce ou s'ils les construisent pour la grande bataille que les penseurs considèrent comme devant avoir lieu avant très longtemps. J'ai le droit de me demander si ce grand empire allemand a ou non un commerce colonial dont il doit s'occuper, s'il a des colonies d'outre-mer à protéger.

Sa population reste en grande partie dans le pays natal et c'est pour cela qu'elle s'accroit si rapidement. J'ai ma propre idée touchant la raison pour laquelle l'Allemagne construit une marine aussi puissante. Elle fait ce que nous ferions si nous étions situés comme elle l'est, et nous ne saurions que l'admirer et la respecter à cause de cela. Vous avez là une grande nation homogène, en tant qu'il s'agit de sa population. Elle ne récolte pas tout à fait assez de froment pour sa subsistance. C'est une population active, heureuse et industrieuse, plus patriote et plus dévouée au culte de son existence nationale que presque tous les autres peuples de l'univers. Qu'arrive-t-il? Elle ne désire pas émigrer pour aller vivre sous un drapeau étranger. Elle désire planter le drapeau allemand sur de nouvelles terres comme elle l'a vu faire par ses parents de l'autre côté de la mer du Nord. Elle étudie sérieusement l'histoire. Elle voit ce que l'Angleterre a fait, elle voit que l'Angleterre a planté son drapeau dans les régions les plus reculées du monde, a établi ses colonies partout, et a envoyer dans ses colonies ses propres gens et les gens des autres pays. Les Allemands voient cela et se disent : La

seule manière dont nous puissions nous agrandir et amener une expansion compatible avec notre existence nationale c'est d'établir nos colonies sur de nouvelles terres. Ils se demandent où sont ces terres et ils voient dans presque toutes les parties du monde flotter le drapeau rouge de l'Angleterre. Ils regardent les républiques de l'Amérique du Sud et voient là des possibilités, mais la doctrine Monroe des Etats-Unis leur dit : Gare à vous! Ils se demandent chaque jour: Où trouverons-nous un débouché pour notre expansion? Où commencerons-nous de nouvelles colonies? Où établirons-nous nos gens par delà les mers? Telles sont les questions qu'ils se posent. Iis demandent un débouché pour le surplus de leur population, et pour cela ils sont prêts à se battre. Ils vous diront qu'ils suivent le principe posé par lord Nelson, le jour de la bataille de Copenhague: Si nous ne pouvons pas battre l'ennemi, nous pouvons le mettre dans un état tel qu'il ne pourra nous faire aucun mal et ne se faire aucun bien à lui-même. C'est là une idée convenable et saine qu'un grand peuple peut avoir dans l'esprit, et à moins que nous, les habitants des possessions d'outremes maintenant ou qui serons avant agrandie par delà l'océan, nous qui sommes maintenant ou qui seront avant peu les associés dominants dans cette grande fédération de l'univers, à moins que nous ne démontrions à nos amis allemands et à nos amis d'autres nationalités, que nous sommes prêts et désireux de sacrifier notre tout pour l'avancement de la défense commune de notre empire commun, alors, monsieur l'Orateur, je crois qu'ils ont eu raison de tirer les conclusions qu'ils ont tirées, et c'est pour cette raison que cette mesure mérite d'attirer, comme je crois qu'elle les attire, les sympathies de la jeunesse qui croit à notre civilisation anglo-saxonne. Je crois que vous constaterez que partout où des gens parlent la langue anglaise, ils se réjouissent du fait que nous avons adopté un programme comme celui-ci parce qu'ils se disent: Nous ne croyons pas nécessairement à la guerre, mais nous croyons à ceci: C'est que la meilleure manière dont un peuple puisse obtenir la paix et pour toujours, c'est de se préparé à la guerre. L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) qui, lui aussi représente un comté de l'Ouest, a dit qu'il croit à cette grande menace et à ce grand danger. L'honorable député de Queen-et-Sunbury (M. Maclean) ayant eu de l'entraînement et de l'expérience militaire reconnaît que le pays est menacé. D'autres députés d'en face déclarent qu'il n'y a ni danger immédiat ni menace. Lesquels devons-nous croire en cette circonstance. Devons-nous prendre la parole de l'honorable député d'Edmonton et celle du colonel de Queen-et-Sunbury ou bien celle des autres députés que j'ai mentionnés? Je préfère celle de mon ami d'Edmonton qui a livré de nombreux combats et qui est un excellent guerrier. Je l'ai combattu moi-même et je n'ai pas toujours remporté la victoire. Je dis cela franchement, et il devrait savoir qu'il y a une menace sérieuse. Il sait ce que c'est que des menaces, car il a été parfois menacé de l'intérieur et non du dehors. Cconnaissant cette menace, connaissant ces faits comme les connaissent mes honorables amis de l'opposition, quelques-uns d'entre eux se promènent avec un dictionnaire afin de découvrir la signification du mot "urgence". L'un d'entre eux le traduit par "besoin" et dit que c'est la même chose

M. TURRIFF: C'était Foster.

M. BENNETT: L'honorable ministre du Commerce dit qu'il s'est servi du mot "besoin" et non du mot "urgence", mais le député cadet d'Halifax a dit que besoin et urgence étaient la même chose. Imaginez cela en regard avec la menace sérieuse contre l'empire—et cela est admis par les penseurs de l'opposition, par ceux qui savent, et ceux qui ne savent pas tranquillisent leur conscience en disant: Si je croyais. Ils ont des oreilles pour entendre et ils n'entendent pas; des yeux pour voir et ils ne voient pas, de crainte que, entendant de leurs propres oreilles et voyant de leurs propres yeux, ils ne soient forcés de croire. Telle est leur position et l'honorable député de Northumberland (M. Loggie) étant un ancien éminent pourra facilement apprécier cela. Il y a un autre témoin que j'appellerai pour prouver cette menace.

Mon rôle n'est pas de parler des grandes dépenses que fait l'Allemagne, dépenses plus grandes que celles de tout autre pays dans des circonstances semblables, au dire de l'histoire. Mon rôle n'est pas de prétendre que dans cette course folle aux armements, l'empire sera finalement devancé, mais de faire attester par les lords de l'amirauté le danger—qu'on l'appelle comme on voudra—qui menace la prépondérance navale de l'empire. Quels sont ces lords? Quelle responsabilité leur incombe? D'assurer la sécurité des possessions anglaises, non la sécurité des Iles Britanniques, ou d'une île ou deux seulement, mais de tout territoire sur lequel flotte le drapeau d'Angleterre. Sachant cela, ils ont préparé un mémoire et l'ont soumis au Gouvernement canadien. Parmi tous les documents semblables qui ont été soumis au Parlement, on n'en trouvera pas un autre qui témoigne d'une situation si grave que le document communiqué à la Chambre par les lords de l'amirauté.

Je suis quelque peu renseigné sur les annales politiques de la Grande-Bretagne. J'ai lu les grands débats d'autrefois lors-

que le génie de Pitt, de Chatham et de Burke illuminait l'horizon. La chambre des commune discutait ordinairement la situation du pays, et c'est dans ces débats que nous trouvons la déclaration catégorique au sujet de la véritable situation de l'armée et de la marine dont dépendaient la grandeur et le salut de l'Angleterre. On se rappelle les graves discussions qui avaient autrefois lieu en Angleterre pour savoir si ceci ou cela était suffisant, si la flotte à tel endroit était à la hauteur de la tâche, si l'armée qu'on conduisait là-bas était en état d'accomplir ce qu'on attendait d'elle. Cependant, dans toutes les annales de cet empire, je mets n'importe quel député de la gauche au défi de signaler un seul cas où l'on trouverait une déclaration aussi étrange d'un péril grave que dans le document que je tiens à la main.

Quels sont ceux qui ont rédigé ce document? Les plus illustres amiraux d'Angleterre. Ainsi que vous le diront des Anglais affiliés à tous les partis politiques, l'honorable M. Churchill, le chef de l'amirauté a apporté à la gestion des affaires navales de grands talents, une connaissance approfondie de la règle et de la discipline, et il a merveilleusement amélioré le service. Les hommes d'élite qui sont sous ses ordres sont ceux dont le génie assure le salut de l'empire à l'heure du danger. S'il se livre, dans un avenir rapproché, une grande bataille qui décidera des destinées de l'empire et du salut de la nation, notre sort serait entre les mains de ces illustres amiraux, de ces spécialistes éminemment exercés, et l'on nous dit qu'il n'est pas nécessaire de prêter l'oreille à leurs paroles. Depuis mon départ des Provinces maritimes, je n'ai jamais entendu tant d'autorités navales que lorsque j'ai écouté les discours des membres de la gauche. J'ai entendu parler des gens qui en connaissent plus long sur les canons que les spécialistes qui ont rédigé le mémoire de l'amirauté. J'ai entendu de plus grands amiraux que ceux qui commandent les flottes anglaises. La Chambre et le pays ont écouté; cependant, si je suis bon interprète de l'opinion publique, je ne crois pas qu'elle ait été égarée un seul instant. Elle ne se contente pas de prendre contre l'avis de gens dont le salut commun doit dépendre, celui du député de Northumberland (M. Loggie) ou des représentants d'autres circonscriptions, ou même celui du député de Red-Deer (M. Clark). Je préfère l'avis de l'amirauté à celui que ce dernier pourrait exprimer sur n'importe quel sujet, sauf le libre-échange. Voyons ce que disent les lords de l'amirauté. Je ne veux pas abuser de l'indulgence de la Chambre. mais voici leurs paroles:

> Il est devenu nécessaire dans les dix dernières années de concentrer la plus grande partie de la flotte dans les eaux anglaises. En 1902, cent soixante navires anglais stationnaient dans les mers lointaines, contre 76 aujourd'hui.

M. BENNETT.

On connaît ce que l'on voit de ses propres yeux. Je me rappelle avoir vu, lorsque j'étais étudiant dans l'ancienne cité d'Halifax, l'enseigne blanche d'Angleterre flotter sur les cuirassés d'escadre dans le bassin de Bedford. Je me rappelle avoir quitté cette ville et les provinces maritimes et m'être rendu dans l'Ouest. A mon départ pour l'Ouest, je voyais encore l'enseigne blanche d'Angleterre flotter dans les ports de l'Atlantique. Elle n'y est plus arborée. Lors de mon voyage sur la côte du Pacifique, j'ai vu l'enseigne blanche déployée dans le port d'Esquimault. Elle n'y est plus. Pourquoi est-elle disparue des ports de l'est et de l'ouest? Pourquoi ne l'y voit-on plus? Pourquoi les navires transatlantiques qui étaient au nombre de 160 pendant ma jeunesse ne sont-ils plus qu'au nombre de 76? Pourquoi? Parce que la prépondérance navale de l'Angleterre est menacée. Parce que la paix et la prospérité de l'empire sont en péril. Parce que les forces de l'Angleterre sont réunies dans un endroit où le choc aura lieu à l'heure du danger—dans la mer du Nord. En cette heure de danger, danger que doivent connaître les membres de la gauche, en ce moment de grave péril—je ne dirai pas de crise—ceux qui ergotent, plaisantent et font des gorges chaudes au sujet d'un mémoire comme celui-ci tiennent peu compte des graves devoirs et obligations qui incombent au citoyen. Ils apprécient peu les privilèges dont nous jouissons et comprennent peu les suites terribles d'un désastre éprouvé par la marine anglaise.

Il y a plus. J'ai entendu ce qui, à mon avis et à l'avis de cette Chambre, constituait de la part du représentant d'Halifax l'une des pires attaques qui ait jamais été livrée à des hommes dignes de confiance. Un membre du Parlement canadien a osé élever la voix dans cette enceinte et accuser l'amirauté anglaise d'avoir été de connivence avec le Gouvernement canadien lors de la rédaction de ce mémoire. Voyons ce qu'il a dit, car dans toutes les annales de la vie parlementaire en Angleterre, vous constaterez qu'on ne s'est jamais attaqué de cette manière à des hommes dignes de confiance, à une seule exception près. Je feuillette l'histoire et je m'aperçois qu'au cours du long débat qui a précédé la révolution américaine, il y eut des gens qui osèrent nier la bonne foi de l'Angleterre; mais ils furent peu nombreux. Il appartenait au député d'Halifax (M. Maclean), au représentant de l'une des plus anciennes villes du Canada, ville où le gouvernement responsable nous a été donné, de venir devant la Chambre et d'accuser l'amirauté de contrainte. Arrêtons-nous pour penser à ce que cela veut dire.

Voyons s'il interprête les sentiment du parti libéral. Comprenons bien ses paroles. Je me reporte à la page 3883 du hansard où le discours du député d'Halifax est consigné. Comment commence-t-il son discours? En déclarant qu'il espère pouvoir démontrer à la Chambre—mais je citerai ces paroles:

Je chercherai à établir plus tard qu'on a obtenu ce document au moyen de la pression qu'on a exercée.

Tenez compte de ce langage. Puis je tourne le feuillet 3916 et que vois-je? Je constate que l'honorable député accuse de conspiration les lords de l'amirauté, le chef du Gouvernement et ses collègues. Honte à lui pour cette conduite! Qu'on me permette de rapporter ses paroles. La gauche rit je suppose qu'elle approuve cette attaque. Elle désire y prêter la main. J'imagine que c'est là son dessein. J'en suis bien aise, car nous saurons maintenant ce que sont exactement les membres de la gauche. Voici les paroles en question:

Mais, en somme, ce document ne dit rien de bien frappant, et je pense que nos adversaires le reconnaîtront, s'ils n'y mettent pas de parti pris. La note a tous les signes d'un document obtenu parce que, en loi, on nomme contrainte (duress), obtenu par un chef politique aux abois, à l'extrémité. Il est lui-même venu en collision avec les débris qu'il avait jetés à la mer....
....qu'il avait jeté à la mer, et il a mis le cap sur l'Angleterre, faisant des signaux de détresse, appelant au secours. Il n'a pas jeté le cri ordinaire du Macédonien: "Venez à moi, venez me secourir"; mais il s'est lui-même rendu auprès de l'amirauté disant: "Je suis venu ici pour que vous m'aidiez à sortir d'un mauvais pas." et l'amirauté a dû s'y prendre à trois fois pour trouver quelque chose qu'il jugeât pouvoir lui être utile. Le plus qu'on puisse dire de cette note c'est qu'elle a été rédigée à la demande du premier ministre, en vue d'être soumise au parlement canadien, pour justifier le don de trois cuirassés ou de 35 millions à l'amirauté anglaise.

Je ne saurais m'élever et protester avec assez d'énergie contre un tel langage. Je ferai plus. Je demanderai au représentant de Red-Deer (M. Clark) s'il approuve cette attaque contre son ami, lord Morley de Blackburn. Je demanderai au leader de l'opposition s'il approuve cette attaque contre son ami, M. Asquith. Au député de Red-Deer, je demanderai s'il approuve cette attaque contre son ami, l'honorable Lloyd George. Au ci-devant ministre des Postes (M. Lemieux), qui l'autre jour dans son bel éloge des hommes d'Etat anglais a voulu signaler ce qu'ils ont accompli pour atténuer les désordres sociaux en Angleterre, s'il approuve cette attaque contre M. Churchill et M. Lloyd George. L'approuve-t-il? Croit-il que ces hommes aient tellement négligé leur devoir, qu'ils se soient oubliés au point de conspirer avec le leader de cette Chambre? Le croit-il? C'est le sens de cette attaque. Qu'est-ce que la contrainte? J'ai pris la peine de chercher ce mot dans les livres de droit. Voici ce que c'est. Le chef de l'opposition sourit à l'idée de la définition:

Contrainte—Gêne personnelle ou crainte d'un mal ou d'emprisonnement. La contrainte existe lorsqu'on est obligé par l'acte illégal d'un autre à passer un contrat ou à accomplir un acte dans des conditions qui nuisent au libre exercice de la volonté.

Voilà le sens du mot contrainte; et le représentant d'Halifax (M. Maclean) déclare que ce mémoire a été obtenu des lords de l'amirauté dans des circonstances qui, en droit, équivalent à la contrainte, autrement dit, sous menace d'emprisonnement, de privation de leur libre arbitre. Peut-on concevoir un spectacle plus amusant que celui du leader de la Chambre, accompagné de ses collègues, se rendant en Angleterre et menaçant le premier ministre, les membres de son cabinet et les lords de l'amirauté, d'emprisonnement.

Dans toute l'histoire des institutions parlementaires britanniques, on ne voit nulle part que quelqu'un ayant une certaine responsabilité, encore moins un ancien procureur général de la vieille province de la Nouvelle-Ecosse, aient accusé de conspiration ceux qui étaient chargés de sauver l'empire. C'est l'habitude de l'honorable député d'attaquer les Anglais. J'ai lu dans les débats parlementaires qu'il avait attaqué violemment le très honorable Walter Long et le très honorable F. E. Smith. Il est bien beau d'être vaillant et brave dans des circonstances de ce genre, mais celui qui accuse l'amirauté anglaise de conspiration ne doit pas s'attendre que l'on relève ses attaques contre ceux que j'ai nommés. Ils n'ont pas besoin que je les défende. Ceux qui ont lu l'histoire parlementaire d'Angleterre savent qu'il y a près de trois cents ans il y avait dans le parlement anglais un homme à la figure franche et ouverte du nom de Walter Long, et depuis cette époque un membre de la famille Long a toujours siégé en parlement, et il y a encore un Long aujourd'hui, un Long qui a consacré son intelligence, sa richesse, sa vie, tout enfin au développement de l'empire. Le très honorable F. E. Smith n'a pas besoin non plus que je le défende. Il est un des membres les plus brillants de la démocratie tory. Il s'est fait un grand nom et une grande place en Angleterre, sans posséder, ainsi que lord Granville l'a dit de Disraéli, l'aide d'aucun de ces avantages sociaux qui facilitent si grandement l'entrée dans la carrière politique. M. Smith s'est créé une position élevée dans le barreau et dans la vie publique, et il n'y a pas à s'étonner que l'ancien procureur de la Nouvelle-Ecosse, qui est allé jusqu'à accuser de conspiration contre la couronne les lords de l'amirauté, ait attaqué aussi ces messieurs. Ces deux hommes distingués

peuvent mépriser de telles attaques. Mais pourquoi les a-t-on attaqués? Parce qu'ils ont été dire, lors de leur visite au Canada, qu'il était heureux pour l'empire britannique que le projet de réciprocité ait été défait en 1911; et l'honorable député a aussi attaqué son chef respecté. Son chef n'était pas présent lorsqu'il l'a attaqué, mais il a dit qu'il ne voulait pas que son chef respecté se porta garant du loyalisme des Canadiens. Il ne veut pas que personne témoigne de ce loyalisme, pas même son propre chef, et, naturellement, il ne veut pas que le très honorable chef du gouvernement s'en porte aussi le garant. C'est ainsi qu'il s'exprimait. Je répéterai ce que j'ai dit la première fois que j'ai parlé dans cette Chambre, savoir que je comprenais parfaitement l'idée de ceux qui ont dit que la réciprocité était une mauvaise affaire pour l'empire britannique. Je dis que c'est la pierre de touche du patriotisme. J'ai vécu assez longtemps au milieu de la population cosmopolite de l'Ouest pour savoir qu'elle allumait des feux de joie lorsque les troupes anglaises subissaient une défaite dans l'Afrique du Sud. N'était-ce pas une affaire sérieuse? Il y a d'excellents colons dans l'Ouest; il n'y a nulle part au monde d'hommes ayant plus de valeur, et possédant plus l'expérience et les connaissances nécessaires pour résoudre les problèmes complexes de la vie dans l'Ouest, nulle part des hommes plus soumis à la loi et plus amis de la liberté, des hommes désirant élever leurs enfants dans le droit chemin.

Mais, monsieur l'Orateur, on a vu en 1911 des émissaires parcourir l'Ouest pour dire à la population qu'un grand parti politique était en faveur de la réciprocité, et que le président des Etats-Unis considérait aussi cette réciprocité comme une chose qui amenerait quoi? L'absorption du Canada et en ferait la succursale commerciale des Etats-Unis. Et, lorsque la population a entendu ces choses, qu'a-t-elle fait? J'en sais quelque chose, car j'ai parlé à un grand nombre d'habitants de l'Ouest, des hommes d'une haute intelligence et capables d'exprimer leurs vues, et qui m'ont dit: "M. Bennett, je vote pour la réciprocité parce que l'Oncle Sam la demande, et ce qu'il désire je le veux aussi". Voilà ce que l'on m'a répété des centaines de fois. J'ai conversé avec les habitants des petits hameaux et des grandes villes. Je les ai entendus se moquer souvent des discours de ceux qui leur disaient que la réciprocité leur serait d'un grand avantage. Et ils me disaient: "Oui, elle nous serait d'un grand avantage si nous étions dans les Etats-Unis, mais elle ne nous vaut rien ici". Puis ils ajoutaient: "Mais, puisque l'Oncle Sam la demande, je voterai en faveur".

N'était-ce pas une occasion de montrer leur patriotisme? Le plus grand problème à résoudre aujourd'hui pour le Canada est l'assimilation des flots d'immigrants qui arrivent dans l'Ouest. Comment allons-nous le résoudre? Est-ce en accusant de conspiration les lords de l'amirauté et les chefs politiques dans cette Chambre? Allons-nous accuser de contrainte des hommes publics anglais? Allons-nous faire de notre pays la succursale commerciale d'un autre pays? Voilà ce que nous avons à considérer. Mais ces honorables députés me disent: La république voisine a bien réussi à assimiler les millions d'habitants qu'elle a accueillis chez elle. Voici ce que j'ai à répondre à ce sujet. Je me trouvais à New-York, l'automne dernier, après la déclaration de la guerre par les Balkans à la Turquie, et j'y ai vu arriver des villes de l'intérieur des Etats-Unis, de même que des prairies en nombres considérables, des Serbes, des Bulgares et des Grecs qui vendaient tout ce qu'ils possédaient, en obtenaient de l'argent et s'embarquaient pour aller combattre pour leur pays. Cette population avait-elle été assimilée? Non, et si dans les conditions favorables où se trouvait la république américaine, elle n'a pas pu l'assimiler, pouvons-nous espérer y réussir nous-mêmes? Que deviendra notre pays si nous avons ici des hommes politiques qui cherchent à semer la discorde et à faire croire aux nouveaux venus que l'un des partis politiques en ce pays ne mérite pas leur confiance, en raison de choses qui ont eu lieu longtemps avant que le Canada existât? L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a parcouru l'Ouest en disant aux colons américains que le parti conservateur était composé de descendants des auteurs de la révolution américaine et de ceux qui avaient jeté les cargaisons de thé à l'eau dans le port de Boston. Quelle espèce de patriotisme est-ce là?

M. OLIVER: Je proteste. Mon honorable ami est absolument dans l'erreur en disant cela.

M. BENNETT: Je puis être dans l'erreur, mais je puis dire que le fonds des discours de l'honorable député en 1908 était une revue de l'histoire du Canada, ainsi qu'il l'interprétait erronément, et il disait aux électeurs américains que le parti conservateur d'aujourd'hui était l'ancien parti qui avait provoqué la révolution.

M. OLIVER: Non.

M. BENNETT: C'est ce qu'il a fait.

M. OLIVER: Mon honorable ami me permettra-t-il de le mettre dans la bonne voie? J'ai dit que les torys d'aujourd'hui étaient les descendants des torys qui ont provoqué la rébellion de 1837.

M. BENNETT: L'honorable député n'a pas parlé de 1775?

M. OLIVER: Non.

M. BENNETT: Le règlement m'oblige à accepter la dénégation de l'honorable député; mais j'espère que je pourrai, dans la province d'où nous venons tous deux, prouver à la satisfaction de ceux qui nous ont entendus, que ce que j'ai affirmé est vrai.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, mon honorable ami a-t-il, d'après les règles de la Chambre, le droit de parler ainsi?

M. l'ORATEUR: J'ai entendu l'honorable député dire qu'il acceptait la dénégation de l'honorable député d'Edmonton; mais il a ajouté qu'il espérait prouver sa prétention ailleurs; et je ne crois pas que cela enfreigne le règlement.

M. BENNETT: L'honorable député n'a pas nié complètement. J'ai compris qu'il avait dit soixante-quinze.

M. OLIVER: Non, je n'ai pas dit soixante-quinze. J'ai voulu nier aussi poliment que possible, mais si mon honorable ami insiste, il sait sans doute que je puis être beaucoup plus catégorique.

M. BENNETT: J'admettrai avec plaisir que l'honorable député n'aurait pas de peine à parler son langage ordinaire, et je ne voudrais pas l'obliger à être autre chose que naturel. Mais, monsieur l'Orateur, il y a un autre témoin qu'il ne faut passer sous silence.

Je veux donner lecture à cette Chambre du court extrait du dernier numéro de la "Fortnightly Review". L'article est écrit par M. Archibald Hurd. Les journaux canadiens ont beaucoup discuté le livre de M. Hurd, et des membres de cette Chambre l'ont beaucoup étudié et souvent cité. Dans le numéro de février de la "Forthnightly Review" on trouve un article très instructif, dans lequel M. Hurd discute sous toutes ses faces la question de savoir si la suprématie navale anglaise est réellement menacée. Il dit:

> Toute considérable qu'ait été l'augmentation du budget anglais, pour la marine, elle a été beaucoup moindre que celle que l'on constate chez quelques-unes des grandes puissances du continent européen.

Il dit encore:

> Nous sommes en présence d'un mouvement simultané et dramatique de développement naval dans les mers du Nord et du Sud. Dans la mer du Nord l'Allemagne construit et concentre une flotte qui ne sera inférieure en puissance qu'à celle de la Grande-Bretagne, et dans la Méditerrannée ses alliés, considérés jusqu'à présent comme quantité négligeable en force maritime, construisent des flottes de première classe. Ces trois pays, qui jusqu'à présent ne maintenaient pour leur légitime défense que des armées qui, sur un pied de guerre, pouvaient s'élever à environ neuf millions cinq cent mille hommes, construisent aujourd'hui des flottes tout à fait hors de proportion avec les besoins d'une défense légitime, et donnent à leurs armées une extension presque illimitée. Au printemps de 1914, en ne tenant pas compte des navires qui seront mis en chantier cette année, la force navale de la triple alliance sera comme suit:

	Allemagne.	Italie. Autriche.		Italie et
	Mer du Nord.	Méditerranée.		Autriche. Total.
Cuirassés d'escadre..	39	12	11	23
Croiseurs cuirassés..	8	5	1	6
Croiseurs protégés..	30	3	4	7
Contre - torpilleurs..	108	22	18	40
Torpilleurs..		57	48	105
Sous-marins. ..	36	26	12	38

Ce tableau ne comprend que des cuirassés d'escadre de plus de vingt ans, des croiseurs cuirassés et protégés de plus de quinze ans, et des torpilleurs de plus de onze ans, excluant ainsi tout navire démodé.

Voilà quelle sera la situation navale dans un peu plus d'un an d'aujourd'hui. En mars 1915, l'Allemagne possédera quarante-trois cuirassés d'escadre dans la mer du Nord, et l'Italie et l'Autriche en auront vingt-sept dans la Méditerranée, et le nombre des autres navires de guerre de type différent possédés par les trois puissances aura aussi augmenté.

C'est un axiome que le théâtre principal et stratégique de la flotte anglaise est dans la mer du Nord, où la flotte allemande se trouve présentement et restera concentrée. C'est dans cette mer que l'Angleterre doit maintenir une suprématie incontestable. L'escadre anglaise a été rappelée de la Méditerranée, dans ce but, et bien que le prestige anglais ait souffert beaucoup de ce retrait, la base sur laquelle l'Allemagne calculait dans l'augmentation de sa flotte a été déplacée.

En présence de ces faits, est-il possible d'affirmer que, dans cet empire, nous ne sommes pas menacés d'un grave danger? Et s'il en est ainsi, comment pourrons-nous y faire face, si ce n'est en nous efforçant sincèrement de coopérer en vue de la défense commune? Je ne m'arrêterai pas davantage sur ce point; il me paraît avoir été parfaitement démontré par la note de l'amirauté dont on nous a si souvent donné lecture en cette Chambre, ainsi que par l'article de M. Hurd (par des faits que personne ne saurait réfuter, car la construction d'un navire est quelque chose au sujet de quoi on est à même de se renseigner, et ces faits sont plus éloquents que n'importe quel discours), il me paraît avoir été parfaitement établi, dis-je, que la suprématie maritime de la Grande-Bretagne est réellement menacée. Et maintenant j'indiquerai une autre raison qui me justifie de voter pour la présente mesure.

Je dis, en troisième lieu, qu'il est de notre devoir de le faire en tant que peuple qui se respecte. On l'a contesté. On a écrit dans les journaux, des membres de la gauche ont affirmé dans leurs discours, que nous ne devons rien à l'Angleterre, pas même de la reconnaissance, que nous n'a-

vons aucune obligation envers elle. L'honorable représentant de Queen-et-Sunbury a bien décrit la situation: Si nous avons, dit-il, quelque idée de ce que nous Anglo-Saxons nommons le devoir, si nous avons quelque respect de nous-mêmes, il est de toute évidence que nous ne saurions refuser de contribuer à l'accroissement des forces navales de l'empire. Dans un livre bien connu des honorables députés de la gauche, "The Growth of the Empire", on relève les faits suivants:

Il ne faut pas perdre de vue que le contribuable des Iles-Britanniques verse en temps de paix près des deux tiers de son impôt sur le revenu (5 pence par livre sterling) comme intérêt sur ce capital, et, dès lors, surtout comme prix de la liberté des colonies. Il peut être utile d'indiquer ces chiffres en détail:

La somme de £35,000,000 fut le prix de la Nouvelle-Ecosse, et en partie de l'Inde, puisque les bénéfices du marché de l'assiento furent appliqués à l'établissement de la compagnie anglaise des Indes.

La somme de £87,000,000 fut le prix de la libération de l'Amérique,—de l'expulsion de la France du Canada,—et si la somme de £116,000,000 fut dépensée dans le but de retenir au sein de l'Empire des colonies qui avaient déjà coûté si cher, on ne saurait guère prétendre que c'était payer trop cher la destruction d'une monarchie absolue et la déconfiture de la monarchie française.

Enfin, la somme de £621,000,000 absorbée par cette grande guerre européenne où Napoléon fut écrasé et notre suprématie maritime assurée, fut le prix de l'Australie, de l'Afrique-du-Sud, et du droit dont, durant les soixante-dix années qui suivirent Waterloo, on nous a permis de jouir en paix, celui de nous établir en terres inoccupées.

Puis il a été établi dans cette Chambre que la Grande-Bretagne n'a pas dépensé moins de 150 millions de dollars dans notre pays pour fins navales et militaires depuis 1867; et pour creusement de canaux, travaux publics, améliorations de toutes sortes l'argent de la Grande-Bretagne a été dépensé chez nous à profusion avant 1867. Je ne parle pas des sommes que nous avons empruntées; je ne parle pas du crédit dont nous avons bénéficié; j'y reviendrai plus tard. Mais je déclare qu'il n'est pas de peuple sur lequel il ait été dépensé autant d'argent que sur le peuple canadien et que notre devoir et nos obligations envers la Grande-Bretagne ne sauraient se mesurer simplement en dollars; c'est par millions de livres sterling qu'il faut l'exprimer, et le total s'élève presque au milliard de livres sterling. Le député junior d'Halifax (M. Maclean) a déclaré que ces dépenses furent faites pour les fins de l'empire. Il se peut, en effet, que l'Angleterre chargée de ces lourdes responsabilités, ait dépensé ces sommes en vue d'assurer sa propre conservation et seulement pour des fins impériales. Mais il ne faut pas oublier que durant ces années le commerce du Canada a circulé librement sur les mers. Le pays où j'ai vu le jour est baigné par la mer, la population qui l'habite vit de l'exploitation de la mer. Comme la plupart de mes collègues, sans doute, je me rends compte que la sécurité de notre commerce au large est assurée par la puissance maritime de la Grande-Bretagne. Le commerce transmaritime de notre pays s'élève à plus d'un million de dollars par jour. L'année dernière le chiffre en a excédé 400 millions.

Depuis que nous existons comme peuple, il s'élève à des centaines de millions de livres sterling, à de billions de dollars, et je vous le demande, je le demande à la Chambre, n'est-il pas juste, pour dire le moins, que nous payions quelque chose sous forme de prime d'assurance pour assurer sa sécurité. Tout propriétaire assure ses biens contre l'incendie, les cyclones ou l'inondation suivant le cas et nous avons fait circuler nos navires sur toutes les mers, et comme le disait le ministre de la Marine et des Pêcheries, les routes maritimes ont été nos routes. Durant toutes ces années, nous avons transporté nos produits en toute sécurité sur les mers, à cause de la suprématie et de la puissance navale de la Grande-Bretagne.

Et aujourd'hui je me sens disposé à voter ces 35 millions demandés par le projet de loi, comme prime d'assurance pour la sécurité de notre commerce. D'autre part, monsieur l'Orateur, les cultivateurs de l'Ouest ont aussi grand intérêt que qui que ce soit à l'adoption de cette mesure.

J'ai remarqué, l'autre jour, qu'ils avaient adopté un vœu: ils se déclaraient pacifistes. Certes, nous le sommes tous; mais nous n'ignorons pas que depuis le commencement du monde les plus grandes puissances ont été constamment menacées par les puissances moindres qui grandissent. La seule manière dont nous puissions assurer la paix, c'est de faire en sorte d'être assez forts pour qu'aucune coalision n'ose se former contre nous.

C'est ainsi seulement que nous jouirons de la sécurité et de la paix. Les cultivateurs de l'Ouest n'ignorent pas que leurs produits sont transportés en toute sécurité vers tous les points du globe, et cela en raison de l'assurance dont ils jouissent du fait de la protection du drapeau anglais. Ils le savent, personne ne l'ignore. Il n'est personne au Canada qui, en définitive, ait plus grand besoin de la suprématie maritime de l'Angleterre que les habitants des grandes plaines de l'Ouest. J'en ai causé avec eux, et je n'ai jamais rencontré dans cette région de colon originaire des Etats-Unis qui ne se rendît compte du déshonneur qu'il y avait pour nous à différer ainsi le versement de cette prime qui nous permet de transporter en sécurité nos produits sur les mers. Durant toutes ces années nous n'avons rien fait, et je dis qu'envisageant la question

au point de vue le plus terre à terre je veux dire au point de vue de l'argent, la somme que nous offrons aujourd'hui en vue d'assurer la continuation de cette sécurité dont notre commerce jouit sur les mers est assurément très minime.

Nous ne devons rien, dit-on, à l'Angleterre. Eh bien, monsieur l'Orateur, ce matin songeant à ce que je dirais cet après-midi, je me suis rappelé les paroles échappées au poète Browning, en route pour son pays à la suite d'un voyage dans la Méditerranée. Il avait laissé derrière lui le lieu qui avait été le théâtre de la grande bataille du Nil; il avait dépassé les colonnes d'Hercule; il avait vu le cap de Gibraltar, aperçu Saint-Vincent dans le lointain, et il prononça ces paroles:

Here and here did England help me; how can I help England?—say.

Et lorsque remontant le fleuve Saint-Laurent, du pont du navire je contemple les plaines d'Abraham; lorsque naviguant sur le lac Champlain, j'aperçois les ruines des anciens forts; et lorsque, me transportant dans l'Ouest, je vois ici et là ce qu'on y a fait pour assurer la possession de notre pays à la Couronne anglaise, je dis avec Browning:

Ici et ici encore l'Angleterre m'a aidé; comment pourrais-je bien aider l'Angleterre, dites-moi?

Et la seule manière dont nous puissions aider la Grande-Bretagne dans la circonstance critique actuelle, ce n'est pas en restant assis et émettant des vœux; c'est en nous montrant déterminés à donner une forme tangible à nos sentiments et en faisant quelque chose pour le maintien de la Grande-Bretagne et la suprématie de cette flotte, garantie de notre sécurité.

Comme mon désir est de ne pas retenir trop longuement la Chambre, on ne m'en voudra pas, j'espère, de passer sur-le-champ à l'énoncé d'une autre raison, savoir: ma foi dans la coopération en matière de défense. Tous les discours qu'il m'a été donné d'entendre de la bouche d'honorables députés de la gauche semblent indiquer que, de leur avis, notre préoccupation suprême devrait être la protection de nos propres côtes. Tel est leur programme; apparemment c'est là l'idée qu'ils se font de la défense navale. Or, je vais indiquer certains faits pris sur le vif que la classe agricole canadienne comprendra bien, dont le sens est facile à dégager, et dont l'un est caractéristique de l'Ouest, si vous le voulez. Voici quelqu'un qui est propriétaire d'une grande forêt; il en a payé une forte somme; sa concession ne peut être bien facilement isolée de celle de son voisin, si ce n'est au moyen d'une ligne tirée par un arpenteur. Il se trouve d'autres concessions dans le voisinage de la sienne, l'une ici et l'autre là. Prenez les grandes concessions forestières qui bordent la Saskatchewan, par exemple. Quel est le plus grand péril qui menace ces forêts, comme celles de la Colombie-Anglaise? C'est le feu. Certains de mes collègues observent qu'il se trouve un autre grand danger: celui de la corruption, du péculat. Voyons un peu ce que cela veut dire. Se trouve-t-il un homme intelligent dont la concession soit exposée qui refuserait de coopérer avec ses voisins en vue d'assurer quelque moyen efficace de protection contre le feu? Quel est celui qui voudrait dire: "Je ne me soucie pas de protéger la frontière de cette forêt; ma concession est dans l'intérieur, et je me bornerai à établir un coupe-feu, pour le cas où l'incendie se porterait de mon côté"? Mais lorsque l'incendie éclate, qu'arrive-t-il? Non seulement la forêt de son voisin est-elle détruite, mais la sienne l'est aussi. L'honorable représentant d'Edmonton sait comment se comportent les incendies en plaine. J'ai vu de petits villages et hameaux de l'Ouest menacés par l'incendie. Que fait-on? Les habitants se concertent et entourent tout le village d'un coupe-feu. Ils ne se contentent pas de cerner la maison de Smith, celle de Jones ou celle de Brown; ils se concertent en vue de protéger tout le village ou hameau, au moyen d'un coupe-feu qui arrête les progrès de l'incendie. Comme je l'ai dit, je suis originaire d'une province maritime. Que fait-on là-bas? Il s'y trouve de vastes marais qui ont été conquis sur la mer au moyen d'"aboiteaux". Il me semble voir ces longues constructions de la baie de Fundy, qui bordent des centaines d'acres enlevés à la mer. Les propriétaires de terrains marécageux se sont concertés pour établir un grand mur contre les envahissements de la mer. Pas de contrainte, chacun le fait de son plein gré, parce que chacun se rend compte que si la mer n'était pas retenue, toute son exploitation serait ruinée. Qu'arrive-t-il? Je me souviens d'un propriétaire qui se fatigua de contribuer au maintien du grand "aboiteau". Ses fonds de marais étaient éloignés de plusieurs milles du rivage, et il jugea qu'il serait plus avantageux pour lui de construire une digue pour sa propre protection seulement. Il construisit donc sur son propre terrain une digue aboutissant au rivage, digue latérale qui devait suffire, à ce qu'il pensait, à protéger ses termes. Mais une nuit il s'éleva une grande tempête, une très forte marée, et la faible digue, au maintien de laquelle il avait refusé d'aider, se rompit, la mer couvrit le marais, et non seulement ses propriétés furent-elles ruinées, mais la petite digue latérale construite par ce propriétaire récalcitrant fut balayée en un instant et ses terres marécageuses ruinées comme celles des autres. Monsieur l'Orateur, c'est

exactement ce qui se produit dans le cas actuel.

Permettez-moi de pousser un peu plus loin. Supposons que j'habite une grande ville. Il y a dans cette ville un quartier où le danger d'un incendie est toujours imminent, où des masses de matières enflammables sont emmagasinées, et il s'y trouve une scierie considérable. Au milieu de tout cela, je possède un édifice, et l'on me dit que je devrai m'entendre avec mes amis qui habitent cet édifice pour élever un mur qui le garantisse contre la destruction. A quoi je réponds: "Non, je vais plutôt mettre le bureau que j'occupe dans l'édifice absolument à l'épreuve du feu, et, dans cette pièce unique où je suis, j'établis un plancher qui ne donne aucune prise à l'incendie". Cependant, voici que le feu éclate, mon édifice s'écroule, et, avec lui, mon bureau que j'avais dit devoir mettre à l'épreuve du feu. Voilà, monsieur l'Orateur, quelle est aujourd'hui la position de l'empire britannique. Sur la mer du Nord s'élève un mur énorme, une haute digue, un abri au maintien duquel l'on nous demande de contribuer. On nous demande de déclarer que nous construirons ici une digue, un mur, qui soit suffisamment fort pour nous protéger contre le danger qui nous menace. D'aucuns se croisent les bras et disent: "Non, au lieu de cela, nous allons construire un "Niobé" pour Halifax, un "Rainbow" pour Vancouver, un "Minnie M" pour le Sault, et nous serons en sûreté". Est-ce là l'idée qu'ils se font de la sécurité: — un corsaire, une canonnière et un croiseur? Le cultivateur le moins instruit du pays, doué de l'intelligence la plus ordinaire, le plus humble individu qui peine dans la prairie et que menace l'incendie d'une forêt, le possesseur du plus simple établissement, celui qui, pour tout avoir, n'a que sa petite maison, tous savent que la coopération est absolument essentielle à une défense effective contre l'ennemi commun. Chacun sait cela. Ces messieurs parlent sans cesse d'une marine canadienne; ils nous parlent de la marine qu'ils vont établir quelqu'un de ces jours, pendant que le mur protecteur, pendant que la digue disparaît. Cette grande muraille flottante qu'il y a dans la mer du Nord serait inexpugnable avec trois dreadnoughts de plus; tandis que faute de ces trois dreadnoughts, elle pourrait ne pas avoir la force nécessaire pour résister. S'il est une chose que l'histoire nous enseigne, c'est bien que, pour la plus élémentaire défense d'un bien, qu'il s'agisse d'un empire ou qu'il s'agisse d'un comté, il faut la coopération. C'est la coopération des divers états qui a fait l'union américaine ce qu'elle est aujourd'hui. Est-ce que chaque état s'est bâti une marine de guerre? Est-ce que les états du Pacifique, est-ce que ceux de l'Atlantique se sont donné chacun une escadre? Non; ils ont coopéré à la défense commune. Voyez l'Allemagne; est-ce que chacun des royaumes, des duchés et des grands-duchés de l'Allemagne ont chacun une flotte? Non; afin d'assurer la défense commune, ils se sont joints ensemble, et ont eu recours à la coopération. Il en est de même de la double monarchie de l'Autriche-Hongrie, et il en était ainsi en Angleterre dans le temps où Drake s'élançait de Devon pour la défendre contre l'approche de l'ennemi. Il est sorti de Devon, comme des autres parties de l'Angleterre, des hommes qui, au lieu de se demander de quel comté ils étaient, ont uni leurs forces pour combattre dans une commune défense, l'ennemi commun. Le motif le plus puissant qui doive engager la Chambre à donner son adhésion à cette loi, c'est que le seul moyen d'obtenir une action efficace, c'est la coopération active et vigilante.

Le seule difference qui existe entre ceux qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, et ceux qui siègent à votre gauche, c'est que nous nous rendons compte de cette vérité, et nous le déclarons franchement, pendant qu'eux, ils s'en rendent compte aussi, mais ils n'ont pas la franchise de le dire. Certains de leurs discours indiquent qu'ils ont foi en la coopération. Il en est quelques-uns qui prétendent que le meilleur moyen de protéger l'empire britannique, c'est d'avoir une escadre sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Où donc va se livrer la bataille contre l'empire britannique? Se livrera-t-elle à Halifax, à Vancouver ou dans la mer du Nord? D'après les dimensions des navires projetés, on croirait que la bataille va se livrer sur le Saint-Laurent ou sur la Saskatchewan, près d'Edmonton. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) semble croire que c'est sur la rivière à l'Arc ou sur la rivière du Coude, près de Calgary. En voilà assez pour les hautes conceptions de ces messieurs; mais, après tout, le principe de la coopération est le seul qui puisse s'appliquer à un système de défense effective. On nous parle d'escadre, on nous parle de la défense des côtes, on nous parle de torpilleurs, de contre-torpilleurs, de tout, excepté d'une action immédiate. Je crois que le leader de l'opposition a fait une allusion classique, et, si la mémoire ne me fait pas défaut, l'ancien ami dont il parle aurait prononcé ces paroles: "Attaquez aujourd'hui même; frappez tout de suite". Si nous devons faire quelque chose pour le bien de l'empire, pourquoi atermoyer, pourquoi tarder, pourquoi remettre toujours à demain? Pourquoi ne pas franchement faire face à l'ennemi et dire une bonne fois que, sans l'active coopération de toutes les colonies avec l'empire, il ne peut y avoir de défense publique? Ils le savent; je le sais; il est vrai qu'en Australie, on construit une flotte,

mais c'est parce que la population a suffisamment contribué à la défense de l'empire pour se contenter aujourd'hui d'établir une marine nationale. On sait que le danger qui menace l'Australie sur le Pacifique n'est pas le même que pour nous. Le Japon et la Chine jettent sur ce pays-là un œil jaloux, et, pendant de longues années, il a contribué aux frais de la défense impériale, comme a fait la Nouvelle-Zélande, comme ont fait les grandes colonies autonomes de l'Afrique du sud, les Etats de la Malaisie et les autres colonies. Ce que ces pays ont fait, c'est parce qu'ils se rendaient parfaitement compte que, la Grande Bretagne subissant une défaite, à la suite tomberaient le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, en un mot toutes les possession anglaises.

Mettons-nous bien cette idée dans l'esprit. N'oublions pas que, si la Grande-Bretagne était jamais victorieusement attaquée par un adversaire, et si, devant l'ennemi s'abattaient ses murailles flottantes, le drapeau qui flotte sur cet édifice serait atteint, sans même qu'un ennemi soit descendu sur nos bords. C'est là ce que doit connaître quiconque étudie l'histoire. La doctrine Monroe et toutes les doctrines du monde seraient impuissantes à nous sauver. On se plaint de ce que parfois les membres de cette Chambre qualifient de pacotille la marine que l'on nous annonce. Autant compter en effet sur une marine de pacotille que sur celle que l'on se propose de construire. Si l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) croit en l'existence d'un réel danger, d'un péril imménent, pourquoi remet-il à vingt ans la construction de quelques navires pour combattre ce danger? Que ne se lève-t-il dans sa force, et que ne frappe-il pas, avec tous ceux qui ont foi en la coopération, le coup qui assurera la sécurité de l'Angleterre et celle de l'empire.

M. OLIVER: Je n'ai pas dit que j'allais remettre à vingt ans la construction d'une marine; c'est le chef de l'honorable député qui a dit qu'il faudrait de vingt-cinq à cinquante ans.

M. BORDEN: Mon honorable ami (M. Oliver) serait-il assez bon pour m'indiquer l'endroit où j'ai dit cela?

M. OLIVER: Parfaitement. Dans le discours qu'il a prononcé en présentant à la Chambre sa résolution, j'ai entendu mon honorable ami dire en termes formels que le Canada ne pourrait se construire une marine de guerre d'ici à vingt ans ou cinquante-ans.

M. BORDEN: J'en demande pardon à mon honorable ami, mais je lui demanderais de me signaler l'endroit précis où apparaît cette assertion. La chose a été répétée bien des fois, mais non par quelqu'un qui soit dans la situation de mon honorable ami. J'ai dit que, pour organiser une vaste flotte de combat tant soit peu comparable à celle de la Grande-Bretagne, il faudrait de vingt-cinq à cinquante ans. Cette déclaration a été nombre de fois torturée devant la Chambre, et notamment, par l'honorable député qui vient justement de prendre la parole. La chose est absolument inexacte.

M. OLIVER: Si on me permet de consulter les pièces qui sont devant la Chambre, j'aurai le plaisir de faire ce que l'on me demande.

M. BENNETT: L'honorable député (M. Oliver) semble avoir l'habitude de penser autrement que les autres, et quelquefois autrement que ceux de son propre parti.

J'avais à peu près terminé ce que j'avais à dire sur les motifs qui doivent nous engager à voter cette mesure; mais il en est un autre que je désirerais faire valoir: c'est que la proposition à l'étude tend, selon moi, à nous donner la tranquillité. S'il est une chose qui, plus que toute autre, ait contribué à maintenir dans l'empire britannique la paix dont nous avons joui pendant tant d'années, c'est que nulle autre puissance au monde n'a disposé de forces navales comparables aux nôtres. Que l'on dise de la Grand-Bretagne si l'on veut qu'elle se donne des airs de fanfaron, il n'en est pas moins vrai que sa puissance a pu imposer la paix.

Nous nous flattons d'avoir connu cent années de paix; nous rêvons au jour où toute guerre cessera entre les hommes, où l'épée sera convertie en soc de charrue; mais, pour celui qui étudie l'histoire, la paix ne saurait durer qu'à la condition d'être prêt à frapper, et, pour imposer la paix à nos adversaires, il nous faut pouvoir frapper plus fort que tous les autres. Les membres de la gauche se déclarent prêts à construire une marine de guerre canadienne, et l'honorable député de Red-Deer, abandonnant la foi de ses pères, et se départissant des principes de libre-échange tant prêchés, mais si peu mis en pratique, nous annonce que cette marine sera construite au Canada. Jamais rien de plus vain n'a été avancé, en tant qu'il s'agit d'efforts et d'argent. Sur ce point, j'aimerais à être bien compris. L'histoire, si je ne me trompe, nous enseigne que la création de forts armements et la construction de grands cuirassés constituent d'eux-mêmes une industrie. De ce qu'il vous est possible de bâtir un vaisseau-marchand, il ne suit pas que vous puissiez construire un grand croiseur. Vous pouvez construire un fort paquebot sur un chantier qui vous permet tout juste de construire un bâtiment de charge en cueillette. La construction d'un cuirassé fait l'objet d'une industrie toute spéciale. Permettez-moi de vous rapporter ce que dit M. Hurd dans le "Fortnightly" (page 218):

La construction d'un dreadnought exige un travail si délicat, un outillage d'une spécialité telle, que même la Grèce, l'Argentine, le Brézil, le Chili et autres contrées bien établies se sont abstenues pour d'excellentes raisons de s'engager dans une pareille entreprise. Quant à la Russie, l'Espagne et le Japon, ils comptent, en partie ou pour le tout, sur les ressources du Royaume-Uni pour fournir à leurs besoins.

Combien a-t-on dit qu'il faudrait de temps pour construire dans ce pays-ci un navire de guerre? Pour moi, je dis vingt ans. Nous ne pouvons en moins de vingt ans construire au Canada un dreadnought qui ait de la valeur. Que nous dit l'histoire sur ce point? Voyez le Japon: les navires qui marchaient en avant dans la grande bataille qui s'est livrée dans les eaux japonaises n'avaient pas été construits au Japon; ils l'avaient été sur les chantiers d'Angleterre et d'Ecosse; c'est de la Clyde et de la Tyne qu'ils étaient partis.

Nous pourrions, il est vrai, construire quelque sorte de navires de guerre en vingt ans, mais pourrions-nous espérer construire un bon dreadnought en vingt ans? J'ai lu l'autre jour un article d'un des plus chauds patriotes des Etats-Unis dans une revue très connue et voici ce qu'il dit:

Bien que nous ayons toujours de l'argent en abondance, toujours de grandes ressources, il est incontestable que nous ne pouvons construire un aussi bon navire de guerre qu'on le peut faire en Angleterre.

Et pourquoi? Parce que c'est une industrie hautement spécialisée; parce qu'il y a une certaine classe d'hommes, ainsi que l'a fait remarqué M. Hurd, qui ont acquis une excellence héréditaire dans l'exercice de cette industrie. Vous amènerez ces spécialistes au Canada dites-vous; mais en le faisant, vous aurez porté un coup fatal à la paix. Pourquoi? Parce que les chantiers des grandes constructions maritimes entraînent la dépense d'un énorme capital et que le capital désire toujours un rendement et les chantiers cherchent toujours de nouvelles constructions. L'autre jour un collègue a fait remarquer que s'il existe des navires de guerre, c'est qu'il y a des agents ou commis-voyageurs toujours à l'affût des commandes. C'est un fait. Depuis le commencement de ce débat, j'ai lu un article soigneusement pensé sur le sujet, où l'auteur affirme que, de toutes les choses ruineuses au monde, le plus fort gaspillage est celui du capital dans les grands chantiers de constructions maritimes. Et la raison qu'il en donne, c'est qu'il est impossible de construire un navire de commerce dans le même chantier que ces grands cuirassés. Que s'en suit-il? C'est contraire à la paix de faire construire ces navires de guerre dans notre propre pays; c'est contraire au sens commun et à l'économie, parce que le coût de ces navires serait de 60 ou 70 p. 100 supérieur à celui de leur construction en Angleterre ou en Ecosse.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. Maclean): pourquoi dépenser huit ou dix millions, ou quatorze ou quinze millions ou plus que nous sommes obligés de payer? S'il faut construire des navires de guerre, faisons-les construire où l'on pourra le faire le plus parfaitement et à meilleur marché, sans établir dans ce pays une industrie de constructions maritimes. L'industrie dont nous avons besoin ici est l'industrie de la construction de navires marchands en acier; nous avons besoin de l'industrie des laminoirs; nous voulons les industries qui donneront de l'emploi à la plus forte population possible dans les présentes conditions de notre pays. Et, à ce propos, signalons cette éclatante conversion au protectionnisme, ce qui et peut être après tout le meilleur résultat de ce débat; il a ajouté aux rangs des protectionnistes le député de Red-Deer (M. Clark).

Voici la sixième raison qui milite en faveur de cette politique; c'est un pas vers la consolidation et l'organisation de l'empire britannique. Quelle est la destinée de notre Canada? Quel est notre idéal? Voilà deux questions d'importance vitale pour le peuple de ce pays et surtout pour nos jeunes gens. Pas plus que les nations, les hommes ne sauraient prospérer s'ils ne possèdent pas d'idéals. Il ne saurait y avoir qu'une destinée pour notre grand pays, et je désire examiner un instant la mesure devant la Chambre et le système proposé par les députés de la gauche, à la lumière de leurs résultats sur les destinées du Canada.

Il nous faut l'annexion, l'indépendance ou l'impérialisme. J'ai entendu l'autre jour l'ex-ministre des Postes (M. Lemieux) railler le mot "impérialisme". J'ai entendu tel ou tel orateur de l'autre côté de la Chambre vanter sa marque favorite d'impérialisme.

Monsieur l'Orateur, j'ai ma propre définition de l'impérialisme et bien qu'elle puisse n'être pas du goût de tout le monde ici, je vous pose la question: que faut-il entendre par "impérialiste"? Un impérialiste est celui qui accepte volontiers et porte fièrement les responsabilités de sa race et de sa nation. Voilà à mon avis ce qu'est un impérialiste. Il a, ai-je dit, trois destinées qui s'ouvrent devant ce pays, et sur la seconde destinée que j'ai mentionné, celle de l'indépendance, je veux m'étendre assez longuement, J'élimine l'annexion, bien qu'à un moment donné il y ait eu au pays une opinion publique assez prononcée en faveur de l'annexion, mais l'idée a été abandonnée. Quant à la question de l'indépendance, il n'est pas douteux que le Canada puisse devenir indépendant s'il le veut

La Grande-Bretagne ne s'opposerait pas à ce que ce pays devienne indépendant, si le peuple le désire. Les hommes d'état d'Angleterre qui façonnent, dirigent et orientent l'opinion publique depuis un demi-siècle ont dit clairement que si nous désirons devenir un peuple indépendant, nous le pouvons; que la mère patrie ne ferait rien pour nous en empêcher; qu'elle ne présenterait aucune objection, mais qu'elle nous souhaiterait bonne chance et ferait des vœux pour notre succès dans notre nouvelle carrière d'indépendance. Cela me paraît parfaitement clair. Mais, monsieur, existe-t-il au pays une opinion publique favorable à l'indépendance, et devrait-il y en exister une? Les règles de la terminologie et de l'étymologie nous permettraient de conclure que ces messieurs ont une politique établie d'indépendance. Je n'apprends là rien de nouveau à un grand nombre. Je cite un fait parfaitement compris au pays. Il est généralement compris qu'un bon nombre des directeurs actuels de la pensée et de la politique du parti libéral au pays croient que la destinée ultime du Canada est l'indépendance.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, l'honorable député a-t-il le droit de suspecter ainsi les intentions de la gauche et de leur prêter des tendances à la trahison?

M. l'ORATEUR: Il n'est pas permis, dans un débat, de suspecter ainsi les intentions des honorables députés.

M. BENNETT: Loin de moi l'idée de prêter des mobiles inavouables aux honorables messieurs de la gauche. Ils ont eux-mêmes, par leurs actions et leurs paroles, rendu leurs intentions si claires qu'il n'est nullement nécessaire de leur en attribuer gratuitement d'inavouables.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, l'honorable député a-t-il le droit d'accentuer l'affirmation qu'il vient de formuler et que j'ai déclarée injustifiable?

M. l'ORATEUR: L'honorable député aurait bien pu éviter de formuler cette conclusion après ma décision.

M. BENNETT: Je ne veux nullement transgresser le règlement, et je ne veux pas prêter des mobiles inavouables aux messieurs de la gauche. Je veux m'en tenir aux brutales définitions de la langue et demander à tout homme raisonnable ce que cela signifie. Si le mot indépendance s'épelle indépendance, alors les députés de la gauche en sont partisans; et si ce mot ne s'épelle pas ainsi, alors l'honorable député d'Edmonton a raison.

Le leader de l'opposition a dirigé depuis quinze ans les destinées du Canada avec des revenus élastiques et un commerce sans cesse croissant; il a assisté aux conférences coloniales et impériales; il a maintes et maintes fois refusé d'aider à promouvoir les intérêts communs de l'empire pour la défense. C'était son droit. Ce serait nuire à l'autonomie du Canada, disait-il, et cette autonomie, le très honorable monsieur la préfère à l'empire britannique. Voilà l'effet de son langage. Il a droit de tenir ce langage.

Si quelques députés de la gauche conclut qu'il désire plus l'autonomie du Canada que la suprématie navale de l'empire britannique, il a bien droit de le dire. Les hommes publics de la Grande-Bretagne ont dit clairement, qu'ils ne veulent pas contrecarrer les vues du très honorable monsieur.

M. MACDONALD: Mon honorable ami voudrait-il avoir la bonté d'expliquer la déclaration faite par sir Charles Tupper dans laquelle il a dit qu'il était fier d'avoir empêché toute contribution du Canada à l'Angleterre, pendant qu'il était à la tête des affaires ici?

M. BENNETT: Certainement, je serais enchanté d'expliquer le fait, j'en ai une note ici; et je vais discuter la chose au point de vue des conditions alors existantes. Personne ne devrait savoir ou ne sait mieux peut-être que le député du vieux comté de Pictou que les conditions et les circonstances changent en un clin d'œil. Il se rappelle peut-être....

M. MACDONALD: La situation s'est modifiée.

M. BENNETT: Pardon. L'honorable monsieur ne sourira peut-être pas lorsque j'aurai fini.

M. MACDONALD: Je sourirai, soyez-en convaincu.

M. BENNETT: Il n'y a de pire aveugle que celui qui ne veut pas voir. Lord Granville, en qualité de premier ministre, se rendit au Foreign-Office un lundi: le sous-secrétaire permanent lui dit que jamais de son temps le ciel de l'Europe n'avait été aussi serein, et le mercredi, la guerre franco-prussienne était commencée. Voilà tout. Sir Charles Tupper a bien parlé lorsqu'il s'est opposé à la contribution, et s'il l'a fait, c'est qu'il croyait que nous devions nous orienter vers un but ultime, c'est-à-dire amener toutes les colonies autonomes de l'empire britannique à une fédération, à se faire représenter dans un parlement vraiment impérial. Il croyait à cette époque que verser une simple contribution arrêterait le mouvement auquel il avait consacré sa longue et splendide carrière. Voilà ce que je dis à l'honorable député de Pictou. Je désire m'appesantir sur cette question avant de terminer.

Ainsi que me le rappelle mon ami de Frontenac (M. Edwards) la meilleure preuve de la pensée de sir Charles Tupper c'est

qu'il appuie fortement le bill, dont nous discutons la deuxième lecture.

M. MACDONALD: Mon honorable ami voudrait-il avoir la bonté d'expliquer la lettre adressée par sir Charles Tupper au premier ministre le priant de ne pas désavouer la convention de 1909? Il n'y a pas très longtemps de cela.

M. BENNETT: Si je saisis bien la pensée exprimée par le premier ministre, il n'a nullement désavoué la convention de 1909. J'ai lu son discours et il a déclaré clairement et formellement, que s'il était porté au pouvoir, il irait en Angleterre et demanderait aux honorables messieurs qui sont chargés de la responsabilité du maintien de la puissance de la Grande-Bretagne sur les hautes mers—qui ont depuis conspiré avec lui—s'il existait actuellement quelque danger.

M. MACDONALD: Cela ne s'est pas passé en 1909, mais en 1910.

M. BENNETT: Certainement, en 1910, mais la résolution de 1909 doit être lue avec la connaissance de l'histoire de 1910. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) qui lit les discours libre-échangistes de Cobden, sait qu'il doit lire les paroles prononcées en 1854, à la lumière de l'histoire de 1912. Tout le monde sait cela. Ceux qui ont vu l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) rester assis quand l'hymne national a été chanté lors de la première lecture de ce bill, savent que vous devez lire cela en vous éclairant de ses explications subséquentes.

M. NESBITT: Mon honorable ami prétend-il dire que quelqu'un pouvait penser en 1909 à ce qu'il allait dire en 1912? Nous aimerions entendre parler d'une façon raisonnable.

M. BENNETT: Monsieur l'Orateur, l'honorable député d'Oxford-nord a mis le doigt sur le point précis de séparation entre les deux partis; un discours d'aujourd'hui a en vue les obligations de demain, un autre discours a en vue les places et le pouvoir; un discours à la prescience de l'homme d'Etat, un autre n'est que la réclame d'un politicien. Ceux qui parle avec la prescience d'hommes d'Etat siègent maintenant à votre droite, monsieur l'Orateur.

Examinons le cas du très honorable chef de l'opposition pour montrer si je peux appuyer ma conclusion sur son attitude à propos de cette question et de plusieurs autres. Ce personnage distingué a laissé sans doute dans la vie publique de son pays un souvenir dont il est fier. En 1885, il essayait d'obtenir le pouvoir; il en était exclus depuis 1878. En 1887, il y eut une élection et il s'adressa au préjugé national de la population d'une province en prétendant qu'un homme qui avait été reconnu par le Conseil privé comme justement convaincu de trahison, avait été assasiné légalement comme il l'a dit. Ce furent ses paroles "assassiné légalement". Il n'y a, par beaucoup de différence entre une attaque contre le Conseil privé de l'empire comme celle qui est contenue dans ces mots "assassiné légalement" et l'allégation de contrainte et de conspiration de la part du représentant junior d'Halifax. Il ne se contenta pas de cela. Dans le récent volume de réminiscences de feu sir Richard Cartwright, nous avons vu une vive lumière jetée sur toute cette campagne. Nous avons lu que dans la journée qui suivit les élections l'honorable Edward Blake a donné sa démission et sir Richard Cartwright dit qu'il n'a donné aucune raison pour expliquer sa démission, mais il dit aussi qu'il ne viole aucun secret quand il donne au public l'assurance qu'un grand nombre de conservateurs de Québec s'étaient retournés contre sir John Macdonald parce qu'il n'avait pas empêché l'exécution de Riel. Et M. Blake était au-dessus de cette amorce comme il l'avait été en 1891. Le très honorable leader de l'opposition n'avait plus qu'à accepter la direction du parti libéral avec les conditions qui sont décrites dans les reminiscences de sir Richard Cartwright. Mais ce n'est pas tout. Nous nous souvenons des appels qui ont été faits en 1891, quand la question du continentalisme était à la mode. J'arrive au discours que le très honorable leader de l'opposition a prononcé cette année-là à Boston et dans lequel, parlant de la différence entre l'Angleterre et le Canada, il s'est exprimé ainsi—et je demande à l'honorable député d'Edmonton d'écouter:

Mais cette dépendance ne durera pas toujours, même aujourd'hui le Canada et l'Angleterre ont beaucoup d'intérêts différents et le jour viendra nécessairement où ils devront se séparer. Quand l'heure de la séparation arrivera, nous nous quitterons comme des amis, ainsi que le fils quitte la maison de son père pour devenir le chef d'une nouvelle famille.

Le très honorable chef de l'opposition pense-t-il ainsi aujourd'hui? Les jeunes gens du Canada voudraient le savoir. Je suis prêt à m'asseoir et à lui laisser la parole s'il veut répondre. J'attends une réponse. Dit-il la même chose aujourd'hui?

Quelques honorables DEPUTES: Oh! Oh!

Un honorable DEPUTE: Enfantillage!

M. BENNETT: Il se peut que ce soit de l'enfantillage, mais il y a des milliers de jeunes gens dans les plaines de l'Ouest qui n'ont pas été élevés sous l'égide des institutions britanniques et qui regardent du côté du Parlement pour connaître les pensées et les sentiments de ceux qui dirigent la politique des deux grands partis. Ils sont anxieux de savoir et, en leur nom, avec leur idéal, leurs aspirations et leur

ambition, je demande au très honorable chef de l'opposition, qui a l'expérience d'un homme d'Etat de soixante-dix ans, si oui ou non les opinions qu'il a exprimées à Boston sont encore les siennes. Et j'ai le droit de demander à tout homme public quelles sont ses opinions. C'est une question convenable et pertinente. Il a pu faire le voyage de Damas et se convertir, et alors devenir l'apôtre Paul; mais s'il ne donne pas des preuves de sa conversion et s'il n'a pas été à Damas, nous avons le droit de penser qu'il est toujours Saul de Tarse d'autrefois.

Ce n'est pas encore tout. On pourrait croire que c'est suffisant, mais que trouvons-nous encore? Quelques années plus tard, toujours avec la même propagande qui lui a réussi finalement dans la grande province de Québec, il dit:

J'offre à mes concitoyens l'idée de l'indépendance; mais quand ce jour viendra, il doit venir du consentement des deux pays et nous continuerons à garder nos bons sentiments et notre bonne volonté à l'égard de la mère patrie. Si nous sommes fidèles à notre passé nous montrerons au monde l'exemple unique et sans précedent d'une nation arrivant à l'indépendance par une marche lente et aussi naturellement que le fruit mûr se détache de l'arbre qui l'a produit.

Sont-ils fidèles à leur passé, quelques-uns de ces honorables députés? Ils disent qu'ils ont de la consistance. Ont-ils été fidèles à leur passé? "Par une marche lente" quelle preuve ont-ils donnée de la vérité de ces paroles! "Par une marche lente" — un "Niobé" ici, un "Rainbow" là, une escadre demain, quelqu'autre chose le jour suivant—"par une marche lente".

Quelques honorables DEPUTES: Oh! Oh!

M. BENNETT: Oui, je comprends les murmures de ces honorables députés. Cela fait partie, monsieur l'Orateur, de leur existence comme parti politique. Ils ont fondé le parti nationaliste dans Québec, comme je le prouverai. Je prouverai par des témoignages indiscutables que ceux qui ont mis tout en feu dans la province de Québec et qui ont fait ces appels vulgaires aux sentiments nationalistes dans cette province étaient les hommes qui siègent maintenant à la gauche de l'Orateur

J'ai entendu l'ex-directeur général des Postes (M. Lemieux) parler de son "brave canadianisme". Il a été le prince des nationalistes. Jetons un coup d'œil sur son passé. Ecoutons ce ministre de la couronne quand il parle avec sa voix, qui est maintenant dans l'opposition—du moins il dit qu'elle y est. J'ai ici un extrait de "La Patrie" du 21 novembre 1890. Il s'agit du compte rendu d'un meeting du club National. Qui l'a fondé? Qui lui a donné son nom de "National"? Le parti libéral qui était alors descendu du pouvoir dans la province de Québec, et le nom que les libéraux donnèrent à ce club pour la propagande de leurs doctrines, fut celui de "club National". L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) dans l'exubérance de sa jeune verbosité présenta et défendit une résolution. Il est versé dans l'histoire politique du pays, il se donne lui-même comme un de ses leaders. Les jeunes gens du Canada ont le droit de savoir ce qu'il veut dire quand il parle au directeur général des Postes (M. Pelletier) de son nationalisme. On croirait presque qu'il a un petit sentiment de jalousie ou quelque chose de ce genre, mais cela n'est pas possible, car les grands esprits ne sont pas atteints de ce vice. Voyons quelle a été cette résolution. Je crois que ma traduction est assez exacte et si elle ne l'est pas l'honorable député me corrigera:

La résolution proposée par M. R. Lemieux..

J'admets qu'il s'agit de l'ex-directeur général des Postes. Suis-je dans le vrai? Il n'y en a qu'un dans ce vaste monde.

...il y a deux semaines et qui a été ajournée pour être discutée, est ainsi conçue:

Attendu que les députés de la Chambre des communes ont voté récemment une adresse à Sa Majesté la reine, exprimant les sentiments du peuple canadien en faveur du maintien du lien britannique.

Nous nous souvenons tous que cette adresse a été adoptée en 1890, quand le grand chef, qui n'est plus, dirigeait le parti conservateur.

Et attendu que les membres du club national de Montréal ont déjà exprimé leur opinion sur cette question...

Quelle était cette opinion? Elle était contre la résolution, comme nous le savons tous.

...et que c'est le devoir des jeunes de faire connaître de temps en temps ce qu'ils pensent de nos relations avec la mère patrie.

Autre temps, autres mœurs, autres hommes.

Qu'il soit résolu que sans se prononcer sur l'opportunité de ladite adresse à Sa Majesté et tout en protestant de leur respect pour les membres de la Chambre des communes du Canada et de leur loyalisme envers l'auguste couveraine du Royaume-Uni, les membres du club national désapprouvent toute politique tendant à aliéner les sympathies américaines à un moment où l'opinion publique exige énergiquement l'établissement de relations commerciales plus intimes entre les Etats-Unis et le Canada. Que tout en ayant une admiration sincère pour le système constitutionnel anglais...

Quiconque a entendu parler l'autre jour l'honorable député aurait-il pu penser qu'il était le même Rodolphe Lemieux de jadis?

Tout en professant une sincère admiration pour le système constitutionnel anglais, les

membres de ce club expriment leur volonté et leur désir d'obtenir par tous les moyens constitutionnels l'indépendance de notre pays et son émancipation complète de tout assujétissement européen.

Le lien avec l'Angleterre qualifié d'assujétissement par l'ex-directeur général des Postes? Je demanderai à l'honorable député, dans l'intérêt de millions de jeunes gens des plaines de l'Ouest, si ce sont ses idées aujourd'hui et je lui permettrai volontiers de répondre s'il le désire?

Quelques honorables DEPUTES: Oh! oh!

M. BENNETT: Les murmures des honorables députés montrent qu'ils ont peur qu'ils puissent répondre. Le compte rendu de "La Patrie" continue:

Après les discours prononcés par MM. Lemieux, LaRochelle et Chaffers, la résolution a été adoptée à l'unanimité.

Depuis quand a-t-il été dans les habitudes du pays d'appeler les liens qui nous unissent à la mère patrie "assujétissement européen"?

L'honorable député est-il encore de cet avis ou a-t-il voyagé sur le chemin de Damas? Sa main n'est-elle pas plutôt celle d'Esaü, mais sa voix, celle de Jacob? Nous aimerions à le savoir. C'est un cas que je signale tout particulièrement à ce grand patriote, l'honorable député d'Edmonton. Je l'engage à aller dans les plaines de l'Ouest, expliquer aux nouveaux colons les aspirations et les sentiments de l'honorable chef de l'opposition et de l'ex-ministre des Postes.

M. CLARK (Red-Deer): L'explication est très facile; je puis la donner.

M. BENNETT: Je vous crois, mais l'explication n'est pas aussi facile pour l'auteur de ces paroles.

M. CLARK: Je ferai observer à l'honorable député qu'il ne me donne pas la chance de lui fournir l'explication qu'il demande.

M. BENNETT: Mon honorable ami aura tout le temps nécessaire à sa disposition, lorsqu'il prendra la parole après moi, et comme ce n'est pas lui qui a prononcé ces paroles, je ne lui demanderai pas de les expliquer. Je lui donnerai plus de latitude sur la question du libre-échange. J'ai ici le petit discours qu'il a prononcé à Calgary, sous la protection de la police, dans lequel il a expliqué le politique navale du parti libéral.

M. OLIVER: Me permettra-t-on de reprendre l'honorable député? J'ai eu l'honneur d'assister, avec l'honorable député de Red-Deer, à une assemblée pendant laquelle un certain nombre. . .

Plusieurs DEPUTES: Asseyez-vous! A l'ordre!

M. BENNETT.

M. BENNETT: Il me plairait assez d'entendre ce que l'honorable député a à dire.

M. OLIVER: J'étais présent à cette assemblée et ni l'honorable député de Red-Deer ni moi n'étions sous la protection de la police; nous n'en avions pas besoin et personne, que je sache, ne l'a demandée, malgré la présence d'un certain nombre de chenapans envoyés là, je suppose, par mon honorable ami.

M. BENNETT: La police a été appelée par l'échevin Frost ainsi que l'ont constaté les journaux du lendemain. Il y a dans cette Chambre un député libéral qui peut corroborer ce que je dis, vu qu'il m'a lui-même raconté ce que la police avait fait. L'honorable député d'Edmonton qualifie de chenapans ceux qui l'ont interrompu.

M. OLIVER: En effet.

M. BENNETT: Qui étaient ces chenapans?

Plusieurs DEPUTES: Des conservateurs; des tories.

M. BENNETT: Je vais dire qui ils étaient. L'un était sur le pont du "Condor" en face des canons d'Alexandrie; un autre était à Tel el Kebir, et un autre encore, était dans les sables de l'Egypte, lorsque le carré d'infanterie a été rompu par Fuzzy-Wuzzy. Voilà qui étaient ces chenapans.

M. OLIVER: Bravo!

M. BENNETT: Ce sont des hommes habitués à se tenir au port d'armes pendant le chant de l'hymme national. Ces chenapans étaient des hommes qui avaient risqué leur vie pour leur pays, qui portaient sur leur poitrine les médailles et les décorations de leur souverain. L'un d'eux était au premier rang, le jour mémorable où Kitchener et le Khedive ont hissé les drapeaux anglais et égyptien sur Kartoum.

M. OLIVER: Il est possible qu'ils aient fait leur devoir autrefois, mais tout de même, ils n'ont pas pu disperser une assemblée à Calgary.

M. BENNETT: Il y a un instant, ils étaient des chenapans et maintenant ils sont des hommes qui ont fait leur devoir. Personne n'a jamais cherché à disperser une assemblée à Calgary.

M. CLARK: Je demande pardon à l'honorable député; j'étais présent et certaines personnes ont cherché à empêcher les orateurs d'être entendus.

M. BENNETT: Qu'est-ce qui a empêché l'assemblée d'être dispersée, si ce n'est la présence de la police?

M. OLIVER: C'est la bonne éducation, le bon sens et la respectabilité des citoyens de Calgary qui a empêché l'assemblée d'être troublée, malgré la présence des chenapans envoyés là par l'honorable député.

M. BENNETT: Il est absolument faux que j'aie envoyé ces gens ou qui que ce soit à cette assemblée. Il est vrai que le soir en question, à Padget-Hall, dans une salle bien éclairée et bien chauffée, par un temps très froid, quelques citoyens se sont réunis pour entendre l'honorable député de Red-Deer et son collègue d'Edmonton expliquer la grande politique navale du gouvernement Laurier. Ils étaient venus pour entendre l'honorable député de Red-Deer renoncer à son adhésion au libre-échange et pour entendre l'honorable député d'Edmonton expliquer pourquoi il était resté assis pendant le chant de l'hymne national.

M CLARK: J'en appelle au règlement, monsieur l'Orateur.

M. BENNETT: J'ai voulu dire l'honorable député d'Edmonton.

Mr. OLIVER: Mon honorable ami me permettra de le reprendre; autant que je me rappelle, personne à cette assemblée ne m'a demandé si je m'étais levé ou si j'étais resté assis pendant que l'on chantait l'hymne national. Les personnes présentes étaient trop intelligentes pour cela.

M. BENNETT: Elles n'avaient pas besoin de le demander; elles le savaient. Oui, monsieur l'Orateur, c'était un beau soir et un beau spectacle, en harmonie avec la circonstance. On semble voir d'ici l'honorable député de Red-Deer se déclarer en faveur d'une marine canadienne, construite au Canada, équipée par des Canadiens. Ce fougueux disciple du libre-échange qui a parcouru le pays et surtout les plaines de l'Ouest en dénonçant nos efforts pour encourager les grandes usines métallurgiques de Sydney et en se moquant de ceux qui veulent doter notre pays de grandes industries, s'était subitement transformé en protectionniste et demandait la protection pour la construction des navires de guerre. Le spectacle était réjouissant et intéressant; mais quand vint le tour de l'honorable député d'Edmonton, ce fut encore plus amusant.

Ils étaient là, l'un à côté de l'autre, le partisan d'une petite Angleterre et le partisan d'un petit Canada, le disciple de l'école de Lancashire et le disciple de cette école obscure et sans nom dont les tenants restent assis pendant le chant de l'hymne national.

Personne n'a pris la peine, dit l'honorable député, de lui demander ce qu'il avait fait; tout le monde le savait et chaque fois que le mot "marine" était prononcé l'assistance chantait "Rule Britannia" et quand l'orateur prononçait le mot "empire", il chantait "God Save the King".

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DES ARTICLES DU BILL RELATIF A LA CANADIAN ACCOUNTANT'S ASSOCIATION.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour discuter les articles du bill (n° 88), déposé par sir Rodolphe Forget, constituant en corporation la Canadian Accountants' Association. (L'orateur suppléant est au fauteuil.)

Sur l'article 2—(objets et pouvoirs).

M. OLIVER: Cet article est tout différent de celui que je vois dans la copie du bill que j'ai ici. Je suppose que c'est l'article tel que modifié.

M. BORDEN: Oui.

M. OLIVER: Cet amendement a-t-il été accepté, quand le bill a été étudié en comité général?

M. BORDEN: Je ne fais pas partie du comité des bills d'intérêt privé, mais j'ai été informé par l'honorable député d'Argenteuil et quelques autres, que le comité avait été d'avis que les pouvoirs accordés par le premier projet devaient être considérablement restreints. Ce premier projet était combattu devant le comité par l'association fédérale des comptables autorisés. Cette dernière déclare qu'elle ne s'oppose pas à l'adoption du bill, dans sa forme actuelle. D'après ce que je comprends, l'objet du bill est de constituer une association qui pourra comprendre parmi ses membres les comptables qui n'ont pas de bureau, mais reçoivent un salaire des compagnies. Ils ne peuvent pas faire partie de l'association fédérale des comptables autorisés. Après une assez longue discussion, on est tombé d'accord sur la rédaction actuelle. C'est ce qui m'a été rapporté par des membres du comité. En dehors de cela je ne suis pas plus renseigné que mon honorable ami.

Les membres de l'association seront des comptables qui auront passé les examens prescrits, et les personnes que les directeurs admettront comme membres sans certificats, jusqu'à ce qu'elles aient passé les examens exigés, et dont les directeurs approuveront les aptitudes et la capacité.

M. CARVELL: La dernière partie de cet article n'enlève-t-elle pas à cette association toute valeur quelconque? D'après ce que je comprends, il s'agit d'une association de comptables autorisés, et on pourra y admettre des membres honoraires qui continueront à en faire partie, jusqu'à ce qu'ils aient subi l'examen nécessaire. Grâ-

ce à cette disposition, l'association ne pourra-t-elle pas admettre des membres n'ayant pas la compétence voulue?

M. BORDEN: Je ne connais rien de la question, en dehors de ce que peut m'en apprendre la lecture du bill. Je crois que ceux qui seraient admis dans ces conditions ne pourraient pas obtenir des certificats de capacité avant d'avoir subi des examens.

M. CARVELL: Je n'ai pas sous les yeux le texte de l'article, tel que modifié. Mais après en avoir entendu la lecture par le président du comité, il me semble que l'association pourra admettre n'importe qui, sans s'inquiéter de savoir s'il possède les connaissances nécessaires. Il n'y a pas de délai mentionné et la personne ainsi admise peut rester membre indéfiniment. Si un jour ou l'autre, on lui demande à subir un examen, c'est très bien; mais s'il n'en subit pas, il n'y a rien de changé.

M. BORDEN: Tant qu'il n'aura pas subi d'examen, son titre de sociétaire ne peut pas lui faire beaucoup de bien.

M. CARVELL: Je l'ignore, mais cela peut causer du tort à d'autres.

M. BORDEN: C'est possible.

M. CARVELL: Quelqu'un pourrait retenir ses services comme comptable et le public pourra être induit à placer des capitaux dans une entreprise, en se fiant aux certificats de ce comptable. Si l'association doit avoir une utilité quelconque, elle devra être composée de comptables compétents.

M. PERLEY: L'intention de cet article est que l'association soit formée de comptables ayant subi l'examen.

Les membres qui ne détiennent pas de certificat sont des jeunes gens qui veulent faire partie de l'association.

M. CARVELL: On peut confier des transactions importantes à ces jeunes gens et l'on peut inviter, sur la foi de leurs rapports, le public à risquer son argent dans telle ou telle entreprise. Je crois que c'est une erreur d'admettre, en qualité de membres de cette institution, des personnes qui ne peuvent subir avec succès l'examen que l'on mentionne.

M. PERLEY: Je parle d'après la connaissance que j'ai acquise en assistant aux réunions du comité. Je puis dire tout d'abord, que ces gens-là ne sont pas des comptables reconnu par la charte de l'association et qu'ils n'ont pas le droit de se servir du nom de cette dernière. Ce sont des comptables qui reçoivent un salaire et qui travaillent en vue de ce dernier, dans des compagnies importantes; ces jeunes gens ne sont pas des membres détenant un certificat; ce sont véritablement des apprentis que l'on emploie en attendant qu'ils subissent l'examen requis.

(La disposition est adoptée.)

Sur le préambule.

M. OLIVER: Il s'agit ici de la Canadian Accountants Association; il y a aussi l'association des comptables autorisés; un membre quelconque de l'une ou de l'autre de ces sociétés pourrait-il ajouter les lettres A. C. après son nom? S'il en était ainsi, cela serait de nature à créer de la confusion.

M. PERLEY: Le comité a inséré l'article 11 dans le but de rendre certain que les membres de cette association ne pourront ajouter les lettres A. C. à leurs noms. Cette disposition décrète que les membres de cette association ne peuvent se servir de quelque titre que ce soit en contravention d'une législation provinciale et que, dans le cas de la province de l'Ontario, seuls les comptables soumis à cette charte peuvent ajouter les lettres A. C. à leurs noms. Si l'on ne travaille par une loi dans aucune autre province à empêcher ces personnes d'employer les lettres A. C., l'article 11 est rédigé de façon à permettre à aucune législature provinciale d'adopter en aucun temps une loi semblable à celle de l'Ontario.

M. OLIVER: Existe-t-il un statut fédéral se rapportant aux comptables soumis à une charte?

M. PERLEY: Il y a la Dominion Association constituée civilement en 1902 et qui est désignée, je crois, sous le nom de l'association des comptables soumis à une charte du Canada, ses membres se recrutent entièrement parmi les membres des associations de comptables qui ont une charte des gouvernements provinciaux.

M. SHARPE (Ontario-nord): Il n'y a rien dans ce projet de loi qui défende aux membres de se servir des lettres A. C. C. (association des comptables canadiens): dans ce cas, il est probable que l'emploi des lettres C. C. (comptables relevant d'une charte) donnera lieu à la confusion. Il vaudrait peut-être mieux l'appeler l'association des comptables au lieu de l'Association des comptables canadiens.

M. MURPHY: On éviterait peut-être la confusion si on appelait cette société l'association des comptables autorisés du Canada.

M. CARVELL: Je serais d'avis qu'on la désignât sous le titre de l'association des comptables autorisés de Montréal, puisque tous les promoteurs de ce projet de loi viennent de Montréal.

M. LEMIEUX: Hier soir, j'ai demandé à l'honorable ministre de la Justice de

nous donner une opinion mieux motivée quant au pouvoir que ce Parlement possède d'adopter un projet de loi de la nature de celui-ci; l'honorable ministre se trouvant absent de la Chambre, le très honorable premier ministre pourrait peut-être se prononcer sur ce point.

M. BORDEN: L'objet de cette association s'étend apparemment à tout le Canada; ce projet de loi permettrait à cette société d'exercer ses pouvoirs dans toutes les provinces du pays. Je serais porté à croire qu'on ne limiterait pas la nature du but que poursuit cette association par le simple fait qu'il pourrait arriver que les personnes qui demandent cette constitution civile résideraient dans une seule province. En ce qui a trait au nom, il serait peut-être préférable d'étudier à nouveau ce détail. Nous voulons choisir un titre qui ne prête à aucune confusion possible en tant qu'il s'agit du but de cette association et des membres qui la composeront.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami d'Argenteuil pourrait considérer l'opportunité d'insérer à ce projet de loi une disposition semblable à celle que nous avons ajoutée hier soir au projet de loi relatif à l'exercice de la médecine, c'est-à-dire, que la présente loi n'affectera pas les pouvoirs accordés à des associations de même nature qui ont obtenu des chartes des autorités provinciales.

M. PERLEY: Je crains que mon honorable ami n'ait pas lu le projet de loi tel que réimprimé. L'article 11 dit en toutes lettres:

Rien dans la présente loi ne doit être interprété de façon à gêner ou à diminuer une législation sur la comptabilité présentement ou ci-après édictée par l'autorité législative de quelque province du Canada, ou à donner aux membres de l'association le droit de se servir de quelque nom, titre, initiale ou description, comme comptable en contravention de ladite législation.

(Le préambule reste en suspens.)

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

3e LECTURE
DU BILL DE L'INTERCOLONIAL TRUST COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de loi (bill n° 58) constituant en corporation l'Intercolonial Trust and Investment Company, déposé par M. Barnard (l'Orateur-suppléant au fauteuil).

M. PUGSLEY: Je désire appeler l'attention du très honorable chef de la Chambre sur ce projet de loi. On demande à changer le nom The Intercolonial Trust and Investment Company en celui de The Intercolonial Trust Company. Ce terme "intercolonial" s'applique, d'une façon distinctive, au chemin de fer intercolonial. Le nom du'on donnerait à cette compagnie ne laisserait-il pas entendre qu'il s'agit ici d'une compagnie de prêts organisée par les employés du chemin de fer intercolonial? Si je ne me trompe, l'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham) a soulevé une objection à cet effet, lorsque le comité a délibéré pour la première fois ce projet de loi. J'estime que ce détail mérite qu'on s'y arrête et je comprends qu'on a déjà représenté son importance.

M. BARKER: Le comité a étudié ce titre et le mot "hypothèque" a été biffé, parce que la nature principale des opérateurs de cette compagnie relève plutôt du prêt; c'est pour ce motif qu'on a donné à cette compagnie le titre de la "Compagnie Internationale de prêts". Je ne crois pas qu'il soit possible de confondre l'Intercolonial Trust Company avec le chemin de fer intercolonial.

M. PUGSLEY: Je veux dire que cela pourrait laisser entendre que cette compagnie se trouvait liée de quelque façon aux employés de l'Intercolonial. Supposons qu'il s'agisse de l'association intercoloniale de prévoyance ou de l'association intercoloniale contre les accidents, le public sera sous l'impression que cette compagnie est organisée, d'une façon ou d'une autre, par les employés du chemin de fer intercolonial. Le mot "Intercolonial" n'a de signification au Canada que lorsqu'on l'applique au chemin de fer intercolonial. Les parties qui composent ce pays ne sont pas des colonies, mais des provinces. On pourrait appeler cette compagnie l'Interprovincial Trust Company. Cela indiquerait si les parrains de ce projet de loi le désirent, une compagnie faisant affaires par tout le Canada.

M. BARKER: Cette compagnie existe depuis quelques années sous ce titre. Jamais il n'est venu à l'idée des membres du comité que l'on pourrait confondre Intercolonial Trust Company avec Intercolonial Railway, pas plus qu'avec toute banque désignée sous ce nom.

Cette compagnie a été formée en Colombie-Anglaise, dont la population ne tient pas le chemin de fer intercolonial comme désignant tout ce que l'on peut trouver au Canada. Je me demande, cependant, pourquoi on ne qualifierait pas d'"intercolonial" une compagnie de prêts ou toute autre compagnie, tout comme on l'a fait dans le cas du chemin de fer qu'on désigne sous ce titre. Il n'y a pas de possibilité que l'on s'y méprenne.

M. PUGSLEY: Si la compagnie a poursuivi, depuis un certain temps, ses opérations sous ce nom, mon objection n'a plus sa raison d'être et je la retire.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.)

3e LECTURE.

Du projet de loi (bill n° 86) constituant en corporation la British North Western Mortgage Company, déposé par M. Aikins,

2e LECTURE.

Du projet de loi (bill K, n° 122 du Sénat) intitulé: "Loi pour faire droit à Minnie Edna Brownell" et

Du projet de loi (bill L, n° 123 du Sénat) intitulé: "Loi pour faire droit à Alfred Milton Durnan".

REPRISE DE LA DISCUSSION RELATIVE ANX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. BENNETT (Calgary): Monsieur l'Orateur, lors de la suspension de la séance, je m'efforçais de démontrer que l'honorable représentant de Rouville avait une histoire politique qui revêtait un intérêt considérable pour ceux d'entre nous qui l'avons entendu, ces jours derniers, affirmer le désir qui le consumait de servir l'empire britannique dans tout ce qui se rapportait à la politique impériale. J'ai parlé de la résolution qu'il avait proposée au club national en 1890 et j'aimerais maintenant signaler à l'attention un autre article dont il est l'auteur, me dit on, je veux parler du fameux article qu'il a publié sous le pseudonyme de Junius.

L'histoire et la renommée parlent d'un Junius et il nous faut reconnaître que l'honorable député de Rouville s'est fait son émule. On affirme que Junius-le-Grand a accompli beaucoup de réformes et je suis convaincu que l'honorable député de Rouville a cru qu'il avait pour mission de marcher sur ses traces, mais les réformes, qu'il a tenté d'accomplir, sous le nom de Junius, revêtaient un caractère que n'acceptent pas d'une âme très sereine quelques-uns d'entre nous. Je vois qu'à la date du 21 avril 1893 il écrivait, sous le pseudonyme de Junius, ce qui suit:

Nous sommes soumis à toutes les caprices du cabinet de St. James et du bureau colonial. Qu'il surgisse un différend entre Londres et Washington, qu'arrivera-t-il? Notre pays servira de champ de bataille aux deux nations belligérantes. Non seulement les Canadiens deviendront de la chair à canon, mais, ce qui est plus grave encore, ils devront tirer sur le million de leurs compatriotes qui ont émigré aux Etats-Unis où ils se sont fait naturaliser citoyens américains. Ce fait seul fait voir combien fausse et insoutenable est notre position. Seule l'indépendance mettra un terme aux souffrances que nous endurons et, ainsi que M. Mercier l'a proclamé au parc Sohmer, cette indépendance, nous devons la demander, d'abord par nécessité; en deuxième lieu, par patriotisme, en troisième lieu, à cause de ses avantages matériels; en quatrième lieu, parce que nous sommes capables de vivre en qualité de peuple distinct.

L'heure est venue pour ce pays d'échapper...

M. PUGSLEY.

Voyons la gradation.

...au désastre et à la ruine. Le moment est arrivé où tous les hommes courageux doivent réclamer avec énergie notre part de l'héritage national. Cessons d'être la propriété (la chose) de l'Angleterre...

Je ne sais pas si "propriété" rend bien la signification du mot que je traduis ainsi, mais c'est le meilleur qu'il m'a été possible de trouver.

...et soyons libres! Nous n'avons rien qu'un drapeau emprunté; hissons nos couleurs nationales à la libre lumière du jour et, pour l'amour de Dieu! que le drapeau canadien couvre de ses plis toutes les races qui vivent sur notre sol. Je rougirais de mon pays, s'il bénissait encore les chaînes qui le rattachent à l'Angleterre.

L'expérience de tout un siècle doit avoir ouvert les yeux des Canadiens sur les avantages du lien colonial. Nous avons vidé la coupe de l'humiliation et cela, goutte à goutte. Mieux vaut disparaître que de rester plus longtemps les sujets d'une couronne étrangère. *Potius mori quam fœdari.*

M. LEMIEUX: Mon honorable ami prétend-il que j'ai écrit cela?

M. BENNETT: Je n'ai que la déclaration à cet effet d'un gentleman à qui l'honorable député a avoué récemment qu'il était le Junius d'alors. Il se peut que je sois dans l'erreur.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami a été mal renseigné. Je sais qu'il cherche de pareils écrits, depuis quelques jours, de la part d'un employé du gouvernement. J'ai appris cela par hasard, mais il a été mal renseigné. Je n'ai pas écrit cet article et j'espère que mon honorable ami ne soutiendra pas que je l'ai écrit.

M. BENNETT: Loin de moi l'idée de soutenir que l'honorable député l'a écrit, s'il ne l'a pas écrit. Sait-il s'il a écrit au "National" sous le pseudonyme de Junius?

M. LEMIEUX: Je n'ai jamais écrit au "National".

M. BENNETT: Je veux dire "Le Canada". L'honorable député a-t-il écrit sous le pseudonyme de Junius?

M. LEMIEUX: Je n'ai jamais écrit au "Canada" sous un pseudonyme.

M. BENNETT: Je suis enchanté d'avoir au sujet de cette lettre la circonlocution de l'honorable député.

M. LEMIEUX: Je demande l'application du règlement. Il n'y a pas de circonlocution. Il y a dénégation formelle et j'espère que mon honorable ami l'acceptera. Il a été mal renseigné. Le monsieur qui est employé au ministère de la Justice et qui lui a donné ce renseignement l'a mal informé.

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Lemieux) demande l'application du règlement, et tout ce que j'ai à dire c'est que l'honorable député (M. Bennett) est obligé d'accepter sa dénégation et ne doit pas tenter de la reconstruire de façon à laisser l'impression que la dénégation n'est pas exacte.

M. BENNETT: Certainement, monsieur l'Orateur, je ne désire pas laisser cette impression, mais dans ce qu'a dit l'honorable député de Rouville, je n'ai pas compris qu'il ait nié avoir écrit sous le pseudonyme de Junius.

M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, il y a eu un grand nombre de Junius dans cette histoire d'écrit, mais je ne suis pas celui qui a écrit cette lettre. Outre cela, je puis dire à l'honorable député que le "Canada" n'existait pas à cette date.

M. BENNETT: C'était le "National'. J'avais raison de le dire. L'honorable député dira-t-il qu'il n'a pas écrit dans le "National" sous ce pseudonyme?

M. LEMIEUX: Ni dans le "National", ni dans le "Canada", je n'ai jamais écrit sous ce pseudonyme.

M. BENNETT: Alors, je dois comprendre que mon honorable ami déclare qu'il n'a pas inséré l'article en question.

M. LEMIEUX: Je n'ai pas écrit cet article.

M. BENNETT: Eh! bien, je comprends parfaitement que l'honorable député nie avoir écrit cette lettre; mais je puis lui dire que le gentleman dont il parle au sujet de cette affaire n'est pas le gentleman qu'il soupçonne.

M. LEMIEUX: Vous êtes dans l'erreur; vous ne connaissez pas la politique de Québec.

M. BENNETT: J'admets volontiers que je ne connais pas la politique de Québec, et j'espère ne jamais connaître la politique de Québec telle que représentée par des hommes publics qui, il y a quelques années, étaient à la tête de la campagne nationaliste et qui aujourd'hui se lèvent en cette Chambre et reprochent aux autres d'être associés à ce parti.

M. LEMIEUX Vous êtes dans l'erreur.

M. BENNETT: Dieu me garde de jamais connaître une pareille politique si c'est là ce que veut dire l'honorable député.

M. WILSON (Laval): Vous feriez mieux de venir à Québec pour une journée ou deux et alors vous en saurez plus long au sujet de cette province que vous n'en savez maintenant.

M. BENNETT: Merci de l'invitation. Je serai heureux de l'accepter, car il n'y a pas une province où j'ai vu accorder une hospitalité plus franche et plus bienveillante aux visiteurs.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien! Cela vaut mieux.

M. BENNETT: Je continuais l'examen de l'histoire politique de l'honorable député de Rouville. J'ai dit cet après-midi, ce que je croyais fermement: qu'il a été l'un des princes du nationalisme depuis 1890 jusqu'à 1896, et que lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir, cet honorable député a logiquement maintenu la campagne représentée par la résolution proposée par lui au club National. Cette campagne dans les villages ruraux de Québec, il l'a maintenue en toute saison et hors de saison, et lorsque la loi navale de 1910 a été soumise en cette Chambre, comme il appert aux Débats, l'un après l'autre les représentants de cette province se sont levés de leurs sièges et ont déclaré qu'ils adhéraient au programme du très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) alors chef du Gouvernement parce que ce programme était en faveur de l'indépendance, et voilà le point que je m'efforce de prouver. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) m'a demandé cet après-midi pourquoi le parti conservateur n'a pas appuyé la résolution de 1909.

Les honorables membres de l'opposition alors au pouvoir ont donné à cette résolution une interprétation à l'effet qu'elle conduisait à l'indépendance du Canada et à une marine indépendante. Nous, de la droite, nous avons dit que nous n'appuierions aucun programme n'ayant pas pour fondement et pour base la coopération avec la mère patrie et avec la marine de la mère patrie. Les discours ont succédé aux discours dans les colonnes des Débats, et l'honorable député de Rouville, alors ministre de la couronne, s'est-il levé de son siège pour répudier cette opinion? Le très honorable chef de l'oposition s'est-il levé de son siège pour la répudier? Non; ils étaient convaincus que dans toute l'étendue de cette grande province de Québec, ces appels seraient faits et que les passions du peuple seraient soulevées et enflammées, parce qu'ils croyaient que cela leur procurerait quelques votes et contribuerait à les maintenir au pouvoir. C'était là le grand désideratum à quelque prix qu'il dût être payé. Ce sont là les faits. Y a-t-il un honorable député qui puisse le nier? Faut-il s'étonner que cela ait créé parmi les gens de la province de Québec ce qu'on a appelé le mouvement nationaliste? Il est vrai que je ne connais pas la province de Québec, mais je sais qu'il n'y a pas au Canada une seule province où les jeunes gens, les hommes d'âge mûr et les vieillards lisent et réfléchissent sur la politique autant que dans cette province. De jour en jour, de semaine en semaine et d'année en année ils se satu-

rent de politique chaque fois qu'ils en ont l'occasion. Qu'arrive-t-il? Ils s'attendent à ce que leurs grands chefs les dirigent convenablement, et cependant, lorsqu'il était à l'apogée de sa puissance, le très honorable chef de l'opposition, son ministre des Postes d'alors et son minstre de la Marine et des Pêcheries dirigeaient les jeunes geunes de Québec, et c'était dans des sentiers tortueux qu'ils les conduisaient. Ils les menaient dans les routes transversales et les grands chemins du nationalisme. Dans les résolutions, aux clubs, dans des discours dans les hameaux et les arrière-concessions des campagnes, dans chaque partie de cette grande province, et notamment dans l'élection de Drummond-et-Arthabaska ces honorables membres de la gauche ont prêché cette doctrine. Quelle doctrine prêchaient-ils? Ils ont prêché la doctrine qu'il fallait avoir une marine en ce pays, parce que c'était une mesure qui conduirait directement vers l'indépendance du Canada. Le temps est venu de démasquer cette hypocrisie. Le temps est venu pour le peuple de comprendre la vérité au sujet de ces questions publiques.

Des jeunes gens enthousiastes, remplis d'espoir, d'ambitions, d'aspirations pour leur pays ont suivi cette direction. Ils ont été séduits, détournés de leur allégeance envers leur pays par les fausses lumières sur la rive et ils ont gouverné d'après ces phares trompeurs. Vous vous rappelez qu'autrefois les pirates de Cornwall, animés du désir de causer le naufrage des navires marchands afin de s'emparer de leur cargaison, allumaient de fausses lumières sur les rives. Le marin qui remontait la Manche gouvernait d'après ces lumières, son navire se brisait sur les rochers et tombait entre les mains des hommes qui avaient allumé ces feux trompeurs. C'est ce que l'on a fait dans la province de Québec. On a établi de fausses lumières sur la rive et ces jeunes gens ont gouverné d'après ces feux trompeurs jusqu'à ce qu'ils se soient aperçus qu'il couraient au naufrage. Le temps est venu en ce pays, où il faut faire justice de semblables idées, où les gens devront comprendre l'attitude des deux grands partis sur cette grande question. Depuis quinze ans, le parti de ces honorables députés a insidieusement prêché la doctrine de la séparation et de l'indépendance. Ils l'ont prêchée dans la province de Québec. Ils ont soulevé les préjugés et les passions des Canadiens-français, des jeunes gens de cette province, et quel en a été le résultat? Ils ont semé le vent et ils ont récolté la tempête. Ils ont abouti à un désastre. Et que gagnerait la province de Québec avec l'indépendance? Rien. Au contraire, elle aurait tout à perdre. Et pourquoi ne dirait-on pas cela à nos jeunes concitoyens franco-canadiens? Les droits dont ils jouissent contre la tyrannie possible des majorités leur sont garantis par un statut du Parlement impérial, et tout cela est appuyé par la puissance et la grandeur de l'Angleterre. Et pour interpréter les questions constitutionnelles, il y a ce grand tribunal, le Conseil privé de l'Angleterre, exempt de toute prédilection politique pour déclarer que la constitution doit être maintenue et les droits des minorités respectés. Lorsque j'entends, en cette Chambre, lire chaque motion dans les deux langues, je comprends le pouvoir et la grandeur de l'Angleterre, je comprends les concessions qu'elle a faites aux minorités et la protection qu'elle leur accorde. Je dis à mes concitoyens franco-canadiens, en toute sincérité, que s'ils apprécient hautement comme je le crois, ces privilèges et ces droits qui leur sont accordés par la constitution, il est de leur devoir de combattre de tout leur pouvoir contre l'indépendance de ce pays. Voyez les Franco canadiens des Etats-Unis, comptant plus d'un million, ils n'ont rien qui ressemble aux droits que la constitution anglaise offre à leurs frères franco-canadiens restés en Canada. Quelqu'un croit-il que dans une législature des Etats-Unis une motion serait lue en langue anglaise et en langue française?

Nous n'ignorons pas qu'aux Etats-Unis les Canadiens français n'ont pas le droit de parler le français dans leurs écoles, et que les droits de leur religion ne leur sont pas garantis. Lorsque le parlement de Westminster rend une loi, la puissance de l'Angleterre est là pour l'appliquer, et soyez certains qu'elle fera en sorte qu'il n'y ait pas d'atteinte aux privilèges garantis par cette loi. Le temps est venu où les jeunes gens auxquels on a inculqué les doctrines nationalistes dans la province de Québec doivent cesser de suivre les lueurs trompeuses qui les abusent et se prononcer contre le principe fallacieux de l'indépendance. Je les prie de se rappeler que s'il y a lieu un jour de rédiger les lois organiques d'un Canada indépendant, ces lois seront rédigées par la majorité toute puissante, et qu'en temps de crise, elles ne les protégeront probablement pas aussi bien qu'ils sont protégés maintenant. Au Sud-Africain, dans tous les pays sur lesquels flotte le drapeau anglais, les droits, les privilèges, les concessions auxquelles les minorités ont de justes titres, leur sont accordés et garantis par toute la puissance de la Grande-Bretagne. Rien ne serait moins sage, rien ne serait plus trompeur qu'une tentative d'amener ces jeunes gens dans un faux port de refuge où ils pourraitnt croire que l'indépendance du Canada servirait mieux leur intérêt. En 1910, M. Henri Bourassa a éclairé la population canadienne sur la propagande entreprise en faveur de l'indépendance. Il a raconté la conspiration qui s'était tramée entre quelques millionnaires

de New-York et certains Canadiens. Nous ne pouvons pas dire avec certitude quels étaient ces derniers, mais nous pouvons accepter ce qu'il disait dans son journal à une époque où il était le conseiller intime du parti libéral au Canada et un ami de cœur du chef de ce parti. Dans un article signé par lui, intitulé le Complot Annexionniste, publié dans le "Devoir" du 8 d'octobre 1910, M. Bourassa disait:

En novembre 1892, au moment des élections qui amenèrent Cleveland au pouvoir, pour la deuxième fois, j'étais à New-York avec mon bon ami Charlie Devlin... Nous y rencontrâmes plusieurs Canadiens, entre autres M. Gorman, alors rédacteur de la "Free Press", mort depuis...

M. Gorman nous fit connaître diverses personnes, entre autres Erastus Wiman, alors au faîte de la prospérité et Richard Croker, tout glorieux de l'élection de Cleveland—la dernière grande histoire de Tammany-Hall.

Erastus Wiman nous invita à dîner avec un collègue de M. Fielding dans le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et un ministre de la Colombie-Anglaise.

Naturellement, il ne fut pas question de complot, mais ces messieurs parlèrent beaucoup de réciprocité et un peu d'annexion...

A quelque temps de là, je rencontrai un vieil oncle à moi, annexionniste enragé... Il commença par son antienne habituelle sur les bienfaits que l'union continentale répandrait sur le Canada.

Mais enfin, dit-il, si les Canadiens s'obstinent à ne pas voir clair, à se laisser dominer par les curés, au moins pourquoi ne pas les affranchir du joug de l'Angleterre; tu es jeune, tu devrais t'attacher à la cause de l'indépendance. Si un groupe voulait entreprendre une campagne en faveur de l'indépendance, on trouverait tous les moyens d'action nécessaires, il y aurait un million de piastres à votre disposition pour fonder des journaux, organiser des assemblées, etc.

Où trouveriez-vous cet argent? lui demandai-je naïvement.

Aux Etats-Unis.

Merci! Je ne voudrais pas de l'argent américain pour faire de la propagande canadienne.

Tu es plus scrupuleux que plusieurs de tes chefs!

C'est possible. Mais en laissant de côté la question de morale publique, pensez-vous que si les Américains sont prêts à mettre un million au service de la cause de l'indépendance, ils ne prendront pas leurs mesures pour que cette pseudo-indépendance ne soit que le vestibule de l'annexion?

Quelques mois plus tard; M. Mercier commençait dans les centres canadiens de la Nouvelle-Angleterre cette campagnie inexplicable aux yeux du gros public, en faveur de l'indépendance du Canada. Elle se termina assez brusquement.

J'avais déjà assez d'indices pour être convaincu que cette tournée oratoire se rattachait aux projets mystérieux dont j'avais vaguement soupçonné l'existence à New-York, et que mon vieil oncle m'avait laissé entrevoir un peu plus clairement.

Mais ce n'est que plus tard, beaucoup plus tard—vers la fin de mon séjour à Ottawa—que j'eus toute la clef du mystère.

L'idée principale était-elle partie du Canada ou des Etats-Unis? Je n'en suis pas certain. En tout cas, Erastus Wiman était l'intermédiaire entre les négociateurs. Et un bon jour de l'hiver de 1892-93, il les fit rencontrer à New-York. MM. Mercier, Tarte, Goldwin Smith, L. J. A. Papineau y étaient du côté canadien. Quels Américains rencontrèrent-ils personnellement, je ne sais au juste. Mais je sais que M. Levi P. Morton et Andrew Carnegie étaient du nombre de ceux qui s'intéressaient au projet.

L'affaire était bien engagée. M. Mercier se chargeait de livrer les premiers combats pour l'indépendance du Canada—et c'est ce qu'il fit quelque temps après. Mais lorsque la question du "nerf de la guerre" vint sur le tapis, M. Goldwin Smith gâta tout. Il déclara qu'il était prêt à continuer la campagne de presse qu'il avait commencée depuis longtemps, à ciel ouvert, en faveur de l'union continentale; mais qu'il ne consentirait jamais à participer à une organisation où l'argent américain servirait à tromper le peuple canadien, en faveur de l'annexion déguisée sous le masque de l'indépendance.

M. LAMARCHE: L'honorable député sait-il que, dans le même article que j'ai lu attentivement lorsqu'il a été publié, M. Henri Bourassa, sous sa propre signature, tire la conclusion que la seule ligne de conduite logique pour nous Canadiens français, et pour tous les Canadiens de ce pays, c'est de maintenir le lien britannique et de ne pas le sacrifier?

M. BENNETT: Certainement, et c'est à cela même que je voulais en venir. M. Bourassa signalait les lueurs trompeuses qu'on montrait aux jeunes gens de la province de Québec pour les induire en erreur et il les avertissait des écueils vers lesquels ils se dirigeaient. Il leur faisait voir que le meilleur moyen de conserver leurs droits et leurs privilèges c'était de maintenir le lien britannique.

M. WILSON (Laval): L'honorable député déclarera-t-il dans cette enceinte que la province de Québec recherche l'indépendance, sans parler d'un parti plus que de l'autre?

M. BENNETT: Il n'y a pas de question à laquelle il soit plus facile de répondre. Mon honorable ami n'a pas bien saisi mon raisonnement. Je faisais observer que le parti libéral, à temps et à contre-temps, ouvertement lorsqu'il est dans l'opposition et insidieusement lorsqu'il est au pouvoir, engage les habitants de la province de Québec à se déclarer carrément pour l'indépendance.

M. WILSON (Laval): Est-ce bien ce que l'honorable député veut dire? Que le parti libéral de la province de Québec recherche l'indépendance?

M. BENNETT: Je n'hésite aucunement à dire, comme j'ai tenté de le faire, que les déclarations publiques des chefs du parti libéral étaient de nature à engager la masse des électeurs de Québec à épouser la cause de l'indépendance et qu'ils n'ont pas réussi. Mais ce n'est pas tout. Ces appels aux passions et aux préjugés ne se sont pas fait entendre uniquement dans la province de Québec. Ils ont été adressés dans toutes les provinces où on espérait que, dans les endroits éloignés, ces appels auraient pour résultat de maintenir ces messieurs au pouvoir coûte que coûte. Que voyons-nous? L'un des discours les plus documentés que nous ayons entendu au Parlement a été, selon moi, le discours du représentant de Waterloo-nord (M. Weichel), le représentant d'une grande division électorale peuplée de cultivateurs venus de la Pennsylvanie et d'autres régions des Etats-Unis, dont les uns sont Allemands et dont les autres descendent de vieilles familles allemandes qui sont venues au Canada se créer un foyer. Ce jeune homme a ouvertement manifesté son désir de vivre sous le drapeau qui l'a protégé et sous lequel ses compatriotes ont prospéré.

C'était un spectacle consolant; mais qu'avons-nous vu l'automne dernier? Le chef de l'opposition faisant une tournée dans la province d'Ontario qu'il parcourait dans tous les sens, accompagné du ci-devant ministre du Travail (M. MacKenzie-King), disant aux habitants de ce pays ce qu'ils devaient faire contre le Gouvernement actuel. Je déclare sous ma responsabilité de député que les sentiments que l'ex-ministre du Travail a exprimés lors de la nomination des candidats dans la ville de Berlin, dans le comté de Waterloo, étaient tels qu'ils ne devraient jamais occuper un poste dépendant de la couronne anglaise. Pourquoi donc? Je trouve ces paroles dans le "Globe" du 22 août 1911:

L'honorable M. King a lu des passages de discours prononcés par l'honorable M. Borden à la Chambre des communes et dans lesquels le chef conservateur mentionnait le danger d'une guerre avec l'Allemagne et priait le Gouvernement de prêter secours à la Grande-Bretagne en lui offrant un dreadnought ou le don d'une somme d'argent.

Voici les paroles de M. MacKenzie-King rapportées par le "Globe":

Les habitants de ce pays mettront-ils à la direction des affaires un homme qui serait entraîné dans une pareille situation, qui puiserait dans les coffres publics assez d'argent pour construire deux dreadnoughts et qui enverrait ces fonds à l'Angleterre, afin qu'elle puisse les dépensés comme bon lui semble, et contre quel pays? Il était prêt à envoyer des fonds pour construire des navires de guerre afin de combattre l'Allemagne.

Le compte-rendu ajoute naïvement:

Un grand nombre de délégués étaient d'origine allemande et ils ont fortement applaudi la déclaration de l'honorable M. King. Parlant de la candidature du maire Weichel, il demandait comment les Allemands de ce pays l'approuveront-ils lorsqu'il donne son appui à un homme qui prend une telle attitude au sujet de la défense de l'empire.

Et de nouveau les délégués ont fortement applaudi. Monsieur l'Orateur, je maintiens qu'il est du devoir d'un ministre de faire quelque chose pour éloigner l'opinion publique des passions et des préjugés. I. n'est pas étonnant qu'il ait été repoussé par les électeurs de cette circonscription. Il n'est pas étonnant que les braves citoyens de la grande division de Waterloo-nord, qui comprennent les avantages qui découlent pour eux de la force et de la puissande la marine britannique, aient été prêts à dire:"Nous appuierons le maire Weichel". Pourquoi? Parce qu'il veut être fidèle au pays où nous vivons et au drapeau qui nous protège. Croit-on un seul instant qu'un chef du parti conservateur amènerait à la tribune populaire un homme qui ferait de tels appels aux passions d'un pays.

Croit-on que nous tolérerions le spectacle auquel nous avons assisté l'automne dernier, lorsque parcourant la province d'Ontario, et du haut de maintes tribunes, ce M. Mackenzie-King a été cité en exemple. Il a adressé la parole aux citoyens de la loyale ville de Berlin et a demandé l'appui des Allemands parce que, si les circonstances l'exigeaient, M. Borden construirait des dreadnoughts pour combattre au côté de la Grande-Bretagne contre l'Allemagne.

Je ne connais pas de pays parlementaire où une telle conduite serait permise. Elle est absolument étrange et opposée aux institutions parlementaires anglaises. C'est un déshonneur pour notre pays et pour nos institutions parlementaires que de telles paroles puissent être prononcées, et elles méritent la juste réprobation des électeurs du comté qui ont relégué dans une obscurité dont il n'aurait jamais dû sortir l'homme qui s'en est rendu coupable.

Avançons un pas de plus. Je remarque que quelques honorables membres de la gauche demandent de toute leur force une élection, mais les plus ardents sont ceux que des électeurs intelligents ont renvoyés chez eux. Mais voici quelque chose qui surpasse tout. Lorsque nous avons été appelés au Sénat au commencement de cette session pour entendre le discours de Son Altesse Royale, j'ai vu à la porte un constable qui disait "les membres seulement", et j'ai vu quelqu'un passer sous le bras du constable. J'ai cru reconnaître cette noble figure, et j'ai découvert à ma grande surprise, et je pourrais dire à mon grand dé-

goût, que c'était l'ancien ministre du Travail. Il désirait tellement être dans le Parlement qu'il n'a pu résister à la tentation de se mêler aux députés appelés au Sénat à l'ouverture de la session.

Un autre député dit: Nous devrions avoir un plébiscite. Si je comprends bien la pratique parlementaire anglaise, le devoir du gouvernement élu est de gouverner, et lorsque le mandat qu'il a reçu des électeurs est encore tout récent, comme dans ce cas-ci, il doit consacrer toute son énergie à la solution de ce problème naval, d'autant plus qu'il a déclaré au peuple, avant d'être porté au pouvoir, qu'il ferait ce qu'il tente de faire aujourd'hui. Je dis que c'est le devoir du Gouvernement d'agir, et il y manquerait certainement s'il ne travaillent pas jour et nuit, afin de faire adopter cette loi qui témoigne de la loyauté et du dévouement entier du Canada à l'empire anglais, de même que de notre désir que l'Angleterre conserve sa suprématie navale. Ce n'est pas tout. Un autre honorable député a dit que si nous adoptions ce bill nous ferions reculer le gouvernement responsable de soixante-dix ans en arrière.

Je ne suis pas certain s'il a dit soixante-dix ou cent ans. Un autre nous a dit que nous ne pouvons pas voter cet argent, parce qu'il sera dépensé en dehors du Canada. J'ai consulté les Statuts et j'y ai découvert que souvent nous avons voté des secours aux pauvres victimes de la famine et autres calamités en Chine, au Japon, en Italie, et aux victimes des tremblements de tere à San Francisco et aux Antilles. Nous avons envoyé ainsi de l'argent dans toutes les parties du monde connues. Pourquoi? Nous l'avons fait au nom de notre civilisation commune et pour le bien de l'humanité, et je prétends que jamais des Bretons, en quelque partie du monde qu'ils habitent que jamais des Canadiens dans ce parlement fédéral ou dans aucune de nos assemblées législatives ne pourraient faire davantage en faveur de la civilisation et des droits de l'humanité qu'en votant cet argent pour la défense de l'empire anglais. C'est, monsieur l'Orateur, ma conviction profonde, et je crois interpréter fidèlement le sentiment de la population de la partie du Canada où je demeure, en disant que tel est aussi son sentiment, car nous comprenons que, quelles que puissent avoir été nos fautes et nos faiblesses—et elles ont été nombreuses—nous pouvons sans crainte dire que l'empire anglais a affronté toutes les tempêtes pour répandre la doctrine élevée de la civilisation chrétienne.

Mais l'opposition nous dit que nous attaquons le principe du gouvernement responsable. Je me demande de quel genre de gouvernement responsable il veut parler. Veut-il parler de ce mode de gouvernement qu'il connaît le mieux, de ce gouvernement qui a fait la honte de la province d'Ontario, d'un gouvernement coupable de parjure, de falsification, de fraude électorale et d'enlèvements de fausses boîtes de scrutin, dont quelques-unes ont été jetées au fond du lac, et qui renfermaient des bulletins qui avaient été imprimés à son imprimerie même? C'est là le genre de gouvernement responsable dont il veut parler sans doute; c'est ainsi que tout le monde interprétera des paroles, car c'est le seul "gouvernement responsable" qui pourra subir un mouvement de recul.

Qu'est-ce que le gouvernement responsable? Tout élève de quatrième sait qu'un des principes du gouvernement responsable est que l'argent du peuple soit dépensé de la manière que ses représentants en parlement le veulent, et lorsque le parlement déclare qu'il veut consacrer trente-cinq millions de dollars à la défense commune de l'empire, voilà du gouvernement responsable dans le propre sens du mot, et tout le monde le comprend ainsi. Il est très amusant que l'on vienne dire à des sujets du roi, siégeant dans l'un de ces parlements, que s'ils votent de l'argent pour la défense de l'empire, ils détruisent le gouvernement responsable et dépassent leurs droits. C'est réellement très amusant.

Ainsi que je l'ai dit cet après-midi, ce débat, après tout, sera peut-être noté dans l'histoire pour avoir vu la conversion du seul libre-échangiste qui restait au Canada. Ce n'est pas un mince résultat, monsieur l'Orateur, que d'amener dans les rangs protectionnistes un homme aussi distingué que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Nous admirons tous son grand talent, et nous sommes heureux de l'accueillir dans les rangs protectionnistes. Nous sommes heureux de voir, ainsi que je l'ai dit cet après-midi, que Saul de Tarse soit devenu Paul l'apôtre, et que celui qui a jeté les pierres à Etienne—Etienne est la politique protectionniste—vienne louer aujourd'hui ce qu'il lapidait hier. Nous sommes heureux d'apprendre que la construction des navires sera protégée, bien que l'industrie de l'acier dans la Nouvelle-Ecosse soit sujette à être détruite. Un grand nombre de personnes ont entendu faire cette confession importante de la mémorable assemblée de Calgary. Je me rappelle avoir lu quelque part dans l'histoire que Galilée, qui avait été obligé de se rétracter pour avoir dit que la terre tournait aurait murmuré, aussitôt sa rétractation prononcée: "Et pourtant, elles tourne".

Il y a des gens au Canada qui ne seront pas surpris si on leur dit qu'à la fin de son discours en faveur de la protection de l'industrie des navires de guerre, l'honorable député aurait murmuré: "Je suis libre-échangiste quand même". Voilà ce que l'on dit dans les rues de Calgary, la grande ville que j'ai l'honneur de représenter. C'est tout de même une victoire

remarquable que nous ayons pu gagner à la doctrine protectionniste un disciple aussi distisgué du libre-échange.

Quelques VOIX: Oh ! Oh !

M. BENNETT: Il n'y a pas sujet de rire, car je me rappelle parfaitement comment l'honorable député a commencé sa carrière politique dans la province que nous représentons tous deux. Il s'est d'abord offert comme candidat au parti libéral, mais celui-ci n'en a pas voulu, il a publié une lèttre dans laquelle il disait que le parti libéral n'était pas ce qu'il devrait être, et il s'est présenté tout de même. Je me rappelle aussi son amitié débordante et sa foi intense dans l'un des plus grands Anglais de nos jours, John Morley, aujourd'hui, lord Morley de Balckburn, et j'appelle son attention sur les paroles de ce grand écrivain et homme d'Etat : "La fidélité à ses convictions est un des grands ressorts du progrès humain". Le Saul d'hier est le Paul d'aujourd'hui. Je constate que l'honorable député prend des notes, et j'espère qu'il écrira cette maxime, et lui sera un bon sujet de réflexion et l'inspirera dans son noble zèle pour la cause de la protection; ses vaillants efforts y gagneront et son enthousiasme augmentera; et j'espère, plus que cela, j'en suis sûr, que plus tard, nous qui avons été témoins de cette grande conversion, pourrons, tout comme les contemporains de Paul, nous réjouir que ce joyau ait été sauvé des flammes.

Je me suis souvent demandé avant sa conversion pourquoi il était un disciple si ardent de Cobden. J'ai cherché dans les ouvrages de Cobden, jusqu'à ce que j'eusse trouvé ce que j'ai pensé être la véritable raison. J'ai trouvé dans une de ses magnifiques lettres un passage qui paraissait expliquer pourquoi mon ami était libre-échangiste et cobdenite. Cobden disait en 1842:

On ne détruira jamais le système colonial, avec tous ses appels décevants aux passions du peuple, que par le moyen indirect du libre-échange qui affaiblira graduellement et imperceptiblement les liens qui tiennent les colonies unies à nous, parce qu'elles croient erronément que leur intérêt le demande.

De sorte que Cobden demandait le libre-échange pour se débarrasser des colonies, et je comprends aisément que mon honorable ami, arrivé dans le Canada avec cette idée étrange sur l'économie politique qui l'obsédait, puisse avoir dit avec Cobden: Le seul moyen à prendre pour nous débarrasser de ces misérables colonies est le moyen indirect du libre-échange.

Je l'abandonne à son sort, mais je rappellerai encore une fois à son souvenir le spectacle qui l'a émerveillé lorsqu'il a vu, il y a quelques années, la médaille de Cobden décorer la poitrine de son chef vénéré.

M. BENNETT.

Comme il a dû être satisfait de voir cette médaille briller sur la poitrine de son chef, et je suis certain qu'aujourd'hui il voudrait dire: Plus jamais je ne pourrai révérer ou respecter cette médaille parce que j'ai abandonné la foi de Cobden pour devenir un disciple de la protection détestée: Roulez la carte de l'Europe, a dit Pitt. Enlevez la médaille de Cobden, dit l'honorable député; on ne la verra plus sur les murs du Parlement; plus jamais elle ne brillera sur la poitrine de mon chef.

Je ne crains pas d'affirmer qu'aucune partie du pays a intérêt à voir le Canada indépendant. Je comprends parfaitement que l'indépendance tente les jeunes, ceux qui n'ont jamais vécu sous les institutions britanniques et ne partagent pas pleinement les sentiments anglais. Je comprends que ces personnes puissent se laisser tenter par des appels à l'indépendance, mais j'affirme qu'ils doivent être repoussés par le peuple canadien. Le voile d'hypocrisie et de bigoterie sous lequel mes honorables amis de la gauche ont déguisé leur politique véritable, le voile qui cache leurs véritables sentiments au peuple canadien, sera déchiré et tous ceux qui aiment la paix et respectent la vérité pourront voir cette politique dans toute sa laideur et son horreur.

Il y a encore une autre question, et quelle est-elle? C'est la doctrine que l'on a appelée impérialisme. Les moqueries et les quolibets que les honorables membres de la gauche ont adressés à l'impérialisme, ne sont pas mérités. Je ne crois pas qu'il y ait un seul homme connaissant l'histoire de l'empire qui ait honte de se dire impérialiste, et d'espérer qu'un jour on pourra confédérer ces grands groupes de colonies autonomes et possessions britanniques dans un grand empire qui sera le moyen le plus sûr et le plus noble de conserver la paix, la vérité, la justice et la liberté dans le monde.

Partout où s'est montré le drapeau britannique, partout où les Anglais ont établi les avant-postes de l'empire, l'ordre, la justice, l'indépendance, la liberté, l'égalité devant la loi ont suivi. Voilà ce qu'il y a de beau: le droit d'honorer Dieu comme on l'entend, sans que personne puisse y contredire. Que l'on soit mahométan, hindou, bouddhiste ou catholique, protestant ou athée, peu importe, tous trouvent des droits égaux à l'ombre de ce beau drapeau, et je dis que notre devoir impérieux est de faire ce que nous pouvons pour maintenir et soutenir la civilisation et l'empire qui l'a réalisée.

Si on me le permet, je dirai ce que cela signifie. L'on m'a pris à parti, je ne sais combien de fois, pour avoir parlé en impérialiste. L'impérialisme dont j'ai parlé dans le pays est celui dont je viens de parler ici ce soir. C'est l'idéal, la destinée

du peuple du Canada. Quel idéal offrirez-vous à nos populations, quel mots prononcerez-vous pour adjurer ce jeune pays de se conduire avec patriotisme? J'ai ici les paroles d'un grand historien dont les conclusions se recommandent d'elles-mêmes au bon sens de tous les citoyens de ce pays; je veux parler de feu M. le professeur Licky, qui a dit:

Dans les conditions où évolue la vie moderne, nulle force ne peut vraisemblablement maintenir longtemps un empire vaste, dispersé, hétérogène, si la puissance centrale qui le commande décline; si, par défaut d'efficacité, d'énergie ou de propreté morale, elle cesse d'obtenir le respect de ses diverses parties. Il est non moins vrai que la cohésion ici peut être indéfiniment maintenue par la large diffusion d'un patriotisme élevé et impérial, qui s'insinue dans l'ensemble comme un principe de vie, attachant les individus par les liens de l'affection et de la fierté au grand empire auquel ils appartiennent, et subordonnant à sa sécurité les intérêts de lien, de parti et de classe. Si cet esprit manque, le mouvement de désintégration est sûr de commencer à se produire. Nulle manœuvre politique, nul calcul utilitaire ne seront à la longue assez puissants pour l'arrêter.

La seule destinée de ce peuple, le seul idéal que nous puissions chérir, c'est l'idéal d'un empire dont toutes les parties se trouvent unies. Voilà ce que je dis, et la Chambre me permettra d'ajouter que le Canada est, de toutes les colonies, celle qui en a le plus besoin. En Australie, les gouverneurs des provinces sont désignés par l'Angleterre, la population y est en grande partie anglaise, et cela est vrai aussi de la Nouvelle-Zélande. Pour ce qui est de l'Afrique du Sud, les circonstances à de certains points de vue sont les mêmes, dissemblables, cependant, à d'autres points de vue.

Pous nous, nous invitons à venir dans le pays ce qu'il y a de mieux dans l'univers. L'Ouest est essentiellement intéressé à ce problème. Ceux d'entre nous qui représentent des comtés de l'Est n'auront avec le temps que peu à voir à sa solution. C'est un problème qui regarde surtout les jeunes et énergiques contrées de l'Ouest. Je vois par les chiffres du recensement que, pendant les sept dernières années, il a été amené dans l'ouest du Canada 663,625 personnes de l'Angleterre, de l'Europe continentale et des Etats-Unis. Sur ce nombre, moins de 200,000 sont venues de la Grande-Bretagne et du Royaume-Uni. Ainsi, avec une population de 1,500,000 habitants dans ces grandes provinces, nous nous trouvons avoir une énorme proportion de gens tirés de sources qui ne sont pas anglaises, qui n'ont aucune connaissance de notre histoire, qui ont peu d'égards pour nos traditions, n'ont aucun souci pour notre beau et glorieux passé, et ils nous demandent de leur donner un idéal, des aspirations, une ambition, un espoir, qui puissent les guider; c'est un grand, un vaste problème, et qui peut l'envisager sans comprendre toute la grandeur de nos obligations! Nous avons des avantages comme jamais n'en a eu un autre pays; nous avons le territoire le plus riche du monde. J'ai soutenu et je soutiens que nos obligations se mesurent à la grandeur de nos ressources. Quelle doit donc être l'obligation où se trouve le Parlement de donner à cette jeunesse un idéal, une ambition et des aspirations qui aient l'empire pour l'objet? J'ai toujours présente à l'esprit la pensée de ces Ecossais, Gallois, Irlandais ou Anglais qui gardent toujours leur nationalité en la subordonnant à un patriotisme impérial. La question est de savoir comment vous maintiendrez l'autonomie des diverses parties qui composent cet ensemble, et comment vous leur inspirerez un patriotisme ardent, un amour zélé pour le pays, tout en subordonnant la chose à l'idée de l'empire. Voilà quel est le problème; il faut pour sa solution la largeur de vues d'un homme d'Etat; il exige d'être médité par les meilleurs esprits et les plus belles intelligences de notre siècle. C'est un problème qui mérite une solution digne de notre race. Depuis quand avons-nous peur d'accepter une responsabilité parce qu'elle est grande? Depuis quand nous trompons-nous sur notre destinée? C'est Lytton qui a dit: "Vous ne sauriez marchander avec votre destinée", et nous ne marchandrons point avec la destinée qui est celle de notre race.

Avez-vous jamais songé à la terrible responsabilité que serait la nôtre si, faute de remplir nos devoirs envers l'empire, la Grande-Bretagne allait succomber? Songez aux conséquences d'un désastre dans la mer du Nord. On peut rire et se moquer, mais, dans l'Ouest, on sait, monsieur l'Orateur, mieux que personne ce que cela amènerait. Je me promène sur les trottoirs à Calgary et à Edmonton, je regarde nos tramways et nos chemins de fer, nos lignes de transport et de communication, et je sais que j'ai tout cela parce que je suis sujet anglais. Je sais que nos gens ont obtenu de la vieille Angleterre les fonds à l'aide desquels ces lignes ont été établis. Quand je songe que cet argent qui assure le développement de l'Ouest pourrait servir à payer tribut à la nation victorieuse au cas d'un désastre, j'éprouve de l'anxiété, et je me demande où en seraient alors les progrès de l'Ouest. Comment nos villes grandiraient-elles? Où seraient nos lignes de tramways et de chemins de fer, tous nos moyens de tranport et de développement? Ce serait le recul d'un siècle dans la voie du progrès. Il y en a qui rient, qui plaisantent, qui raillent.

L'article suivant montre la somme énorme d'argent que l'Angleterre a placée dans tout l'empire:

On a calculé que les placements de l'Angleterre dans les limites de l'empire se chiffrent à

la somme énorme de £1,652,000,000, soit £32,000,000 de plus que nos placements dans tous les autres pays. de cette somme, £391,000,000 ont pris la route de l'Australie et £365,000,000 celle du Canada.... On Calcule que la préférence accordée aux colonies en vertu des conditions d'après lesquelles le peuple anglais fournit des capitaux à ses compatriotes d'outre-mer est au moins de 1 p. 100. Sir Edgar Speyer—qu'on ne saurait soupçonner de menées unionistes—a déclaré que les colonies ont ainsi épargné au moins £10,000,000 par année. Voilà certainement une fort jolie préférence, donnée beaucoup par bienveillance, de même que c'est beaucoup dû au même sentiment, si les actions des colonies et des Indes au montant de £650,000,000 ont été admises sur la liste des valeurs des garanties britanniques.

Le "Times", 2 janvier 1913.

Monsieur l'Orateur, cette responsabilité est la plus terrible qui jamais se soit imposée aux représentants d'une libre démocratie. C'est une responsabilité propre à faire comprendre qu'il ne faut pas user d'artifice envers sa destinée. Avez-vous jamais pensé à ce qu'un désastre dans la mer du Nord signifierait pour les débordantes populations de l'Inde ou de l'Egypte? Cela fait sourire ceux qui disent ne pas vouloir accepter ces responsabilités. Pourquoi ne les accepteraient-ils pas? Ces responsabilités sont celles de la race, de cette race anglo-saxonne. Ce sont les nôtres. La Grande-Bretagne ne les a pas recherchées. Elle n'a pas désiré avoir l'Inde ni l'Egypte: on les lui a imposées de force. Abandonner notre domination sur l'Inde, ce serait l'anarchie, une anarchie comme jamais le monde ne l'a connue. Les fourmillantes tribus de l'Inde s'écraseraient les unes les autres. On y verrait s'élever des guerres d'extermination; on y verrait royaume contre royaume, et chef contre chef. Voyez l'Egypte: le même état de choses y règnerait. Le sang coulerait dans les rues et dans les rivières de ce pays.

Quand je lis l'histoire de l'Inde sous Curzon, je vois qu'il parle des ruines de l'ancienne civilisation qu'il dit avoir partout rencontré en se rendant à Delhi. Il a vu là ces signes. Il est de notre devoir de nous rappeler quelque chose de l'histoire. La Phénicie, Athènes, Rome est tombée. La Hollande a comme nous un temps commandé les mers; elle est tombée et sa puissance a été oubliée. Quelle assurance avons-nous qu'il n'en sera pas ainsi de l'Angleterre? La seule assurance que nous en ayons, c'est qu'un jour les grandes colonies autonomes de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Afrique du Sud et du Canada s'entendront pour créer avec la mère patrie un parlement impérial, où vous verrez leurs représentants siéger aux côtés de ceux que l'Angleterre y envoie. Si du haut de la tribune vous plongez un regard dans cette salle du parlement à Westminster, vous verrez que l'on s'y occupe à dépouiller dans le pays de Galles l'église anglicane du caractère d'un établissement public, ou d'établir en Irlande l'autonomie, mais les mêmes hommes y déterminent la politique de l'empire, bien que divisés dans leurs affaires domestiques par l'esprit de parti. Je prêche un nouveau parlement; un parlement impérial, où Canadiens, Australiens, Sud-Africains et Néo-Zélandais iront siéger côte à côte avec les Anglais, les Gallois, les Ecossais et Ies irlandais, pour y statuer sur les intérêts généraux de l'empire. J'ai soumis à ceux de mon comté, comme je soumets à la Chambre, la perspective d'un espoir plus haut, l'espoir qu'un jour ce pays sera dans cette grande fédération l'élément dominant. Nous pourrons alors protéger les destinées de la race à laquelle nous appartenons, la civilisation avancée dont nous sommes fiers, et la fortune de l'empire dont nous formerons alors la partie principale. On se moque, on se rie, on se raille de tout cela, monsieur l'Orateur. Nos amis de la gauche préfèrent l'indépendance à cette perspective. La divergence entre nous sur cette question est fondamentale. Elle va à la racine même de la querelle qui nous sépare.

Le parti libéral légifère pour le moment et pour le pouvoir. Il se contente de prêcher une doctrine qui lui amènera des votes et de l'avancement, qui donnera à ses chefs des places et le pouvoir. Il se contentera de peu pour les petits, quelque chose, ça et là. "A chaque jour suffit son profit", telle est sa maxime. Quant à nous, la doctrine que nous prêchons est plus large. Le parti conservateur se tient pour responsable envers la postérité de ce qu'il fait aujourd'hui; il sait qu'il aura à rendre compte un jour de ce qu'il aura fait de son magnifique héritage. Ce pays est comme un dépôt entre nos mains, et nous en sommes responsables envers les populations du moment comme envers celles qui viendront après nous. La divergence est fondamentale, comme aussi est différente l'attitude des chefs des deux grands partis politiques. Daniel Webster a dit que les grands hommes façonnaient leur siècle, le marquaient de leur image et de leur légende. Les libéraux de ce pays soutiennent que le très honorable chef de l'opposition a façonné son siècle, l'a marqué de son image et de sa légende. Quelle est l'image qu'il y a marquée, et quelle en sera la légende, car c'est la légende qui compte. Vous savez, monsieur l'Orateur, et chacun de nous le sait, que les idées nobles pénètrent dans l'esprit des hommes grâce aux légendes inscrites sur les bannières à la suite desquelles ils marchent. Une phrase parfois inspire à quelqu'un des actions nobles, de hautes ambitions, des vues élevées. Le parti libéral va à ces jeunes gens de l'Ouest, hommes pleins d'espoir, pleins d'énergie et de virilité, ayant toutes les ambitions et toutes les aspirations, et il leur montre sur sa bannière cette légende: "Indépendance lentement acquise," à la façon du fruit qui, par-

M. BENNETT.

venu à sa maturité, se détache de l'arbre. Sur notre bannière est inscrite une devise qui vivra aussi longtemps que la langue sera parlée et que durera le monde. Lorsque j'ai un moment de loisir dans la métropole de l'empire, j'aime parfois à visiter l'Abbaye de Westminster, et à parcourir des yeux, sur les murs et sur le parquet, les inscriptions relatant l'histoire des savants, des artistes, des hommes d'Etat, des navigateurs et des écrivains qui ont fait la grandeur de cet empire. Ensuite, j'aime à me rendre de l'autre bout de la ville, à la vieille cathédrale de Saint-Paul où se voient pendues au mur les bannières tachées du sang qui parlent des efforts héroïques qui ont rendu cet empire possible.

Puis j'aime descendre dans la crypte; et tournant brusquement à droite, je contemple le marbre où sont sculptés les traits d'un homme qui siégea ici jadis. Et l'inscription qu'il nous laissa est celle-là même qui imprima le sceau à son siècle et qui nous inspire encore. L'inscription qu'on voit en dessous de la figure sculptée dans le crypte de Saint-Paul, de ce grand homme d'Etat patriote, ce dévoué Canadien britannique est " Sujet britannique je suis né; sujet britannique je mourrai".

M. M. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, si une rapsodie pouvait tenir lieu d'arguments, et les interjections remplacer la logique, le député de Calgary ferait un excellent logicien et un brillant "debater" Je n'ai pas souvenance avoir jamais eu à répondre à un discours se terminant par une péroraison d'une heure, et maintenant que je suis sorti sain et sauf de cette formidable épreuve, de cette nouvelle expérience, j'ai bien droit, ce me semble, de me jeter entre les bras de cette Chambre et de réclamer ses sympathies. Chaque fois que j'entends pérorer l'honorable député, et voilà nombre d'années que je l'ai entendu pour la première fois, il me remet toujours en mémoire une anecdote de M. Bright. M. Bright prêtait, un jour, l'oreille à la harangue d'un député au parlement impérial et se tournant vers un ami, il lui dit: "Monsieur un tel fait un excellent discours, pourvu que vous n'écoutiez pas ce qu'il dit". Cette anecdote n'est pas sans s'appliquer d'une façon quelque peu lointaine au député de Calgary. Je devrais peut-être demander pardon de cette réplique aux observations de l'honorable député; parce que je me réclame d'une classe de la population à l'endroit de laquelle mon collègue n'affiche guère de respect. Je me réclame de cette grande classe agricole, j'entends par là nombreuse, et les observations formulées, et ce soir même, par mon collègue m'autorisent à dire qu'il n'affiche guère de respect à l'endroit des cultivateurs. Quoiqu'il en soit, il nous a parlé de cultivateurs des plus communs, des plus inintelligents.

M. BENNETT: Pardon. Votre citation est inexacte. J'ai dit que j'en appellerais aux plus vulgaires d'entre les cultivateurs, aux moins intelligents. Mon collègue le sait, je n'ai pas dit que les cultivateurs sont inintelligents, parce qu'il est lui-même un brillant exemple du contraire.

M. CLARK: J'accepte la rectification de l'honorable député. La distinction qu'il établit est fort subtile, et à titre de cultivateur, je dois lui dire qu'il les a mis en compagnie si peu intelligente que je m'indigne encore de l'allusion faite à la classe agricole. Il se peut que j'appartienne à la catégorie des moins intelligents. J'ai toutefois lieu de croire que les cultivateurs de l'Alberta ont surabondamment prouvé qu'ils méritent qu'on leur décerne le brevet d'intelligence, pour le peu d'attention qu'ils font aux discours du député de Calgary. Si j'osais formuler une autre observation, à titre de membre de cette humble classe de la société, je pourrais offrir un avis à mon honorable collègue, et ce serait de croire que les autres ont tout autant que lui le courage de leurs convictions et le mérite de la franchise, qualités que je lui reconnais volontiers. Ce n'est pas ainsi que notre honorable collègue entend les choses? Au début de ses observations, il a dit: "Les députés de la gauche savent parfaitement l'exactitude de ce que j'affirme" bien qu'il les eût critiqués, pour avoir soutenu tout l'opposé. Plus loin, au cours de ses observations, il affirme que les députés de la gauche abondent dans son sens, mais qu'ils n'ont pas le courage de l'avouer. Pareil langage ne devrait pas s'échanger entre deux groupes d'hommes bien nés; car, à la base de pareille affirmation se rencontrent deux hardies prétentions. La première de ces prétentions, émise par l'honorabe député qui se sert de ce langage, c'est qu'il a toujours raison; qu'on n'en doute point. La deuxième assertion est que tout le monde avouerait qu'il a raison si nous avions tous sa franchise et sa sincérité. Je m'étonne qu'il soit arrivé au milieu de sa carrière avec un pareil "credo"; car, après tout, c'est bien un seul homme contre la race. S'il veut bien m'en croire, il évitera à l'avenir de faire trop montre de cette mentalité dans un milieu comme cette assemblée-ci où dominent l'esprit critique et le bon sens.

Mon collègue a péroré à perte de vue, trois heures durant, et il aurait pu élaguer une foule de choses de sa harangue, s'il s'en était strictement tenu à la question. Je ne sache que cette interminable description d'une assemblée politique soit bien de mise ici? Je n'ai rien à redire de cette description qu'il nous a donnée de l'assemblée de Calgary; mais si, de concert avec mon collègue d'Edmonton (M. Oliver), j'eusse pensé que l'idée de tenir une assemblée politique dans le comté de mon hono-

rable collègue, aurait provoqué une telle crise de nerfs chez l'honorable député (M. Bennett), nous nous serions certainement abstenus d'y aller, et cela dans une commune pensée humanitaire. Nous avons l'honorable député à notre merci à Calgary, néanmoins, en ce qui concerne la province d'Alberta. S'il est le seul représentant de cette province qui soit impérialiste à tous crins, et par un sentiment commun d'humanitarisme, nous aurions pu nous contenter de cette situation. Ce qui m'a frappé à l'assemblée de Calgary, c'est l'intimité qui semblait exister entre lui et ceux qui ont essayé de créer du désordre. Personnellement, je ne me suis pas formalisé des tentatives de ce groupe. Il m'est toujours agréable d'entendre chanter "Rule Britannia", bien que, dans mon pays natal, on ne l'entende jamais chanter sur des navires veufs d'équipages. Nous équipons toujours nos vaisseaux. S'il s'agissait tout simplement d'une mesure politique qui prêtât au chant de "Rule Britannia" et à une démonstration tapageuse, l'honorable député aurait pu trouver tout autant d'inspiration dans le bruit de la grosse caisse et il aurait pu tout aussi bien donner libre cours à ses sentiments de loyalisme. A en juger d'après quelques-unes des effusions de loyalisme que nous avons entendues, je n'en doute point, l'honorable député aurait pu trouver dans la grosse caisse ou les cuirassés vides de matelots un terme d'inspiration pour son loyalisme.

A l'égard de cette assemblée de Calgary, qu'il me suffise d'ajouter que si l'honorable député s'est senti blessé et froissé de la convocation de cette assemblée, je tiens, à titre d'humble cultivateur, à lui présenter ici mes excuses. Quelquefois j'essaie de parler bon sens, même comme simple cultivateur et je me suis demandé si avec un groupe si distingué de partisans impérialistes, l'honorable député qui d'ordinaire a tant de lumières à dispenser, demeure bien fidèle à ses traditions, quand il encourage le désordre à une assemblée, au chant de "Rule Britannia".

L'honorable député nous a dit un mot de la jeunesse de nos prairies. Je m'explique difficilement où il puise l'autorité voulue pour se faire ici l'interprète des jeunes des plaines. Tout comme moi, il a un passé politique dans l'Alberta. Il essaya bien un jour de se faire le leader des jeunes de l'Alberta, mais ses efforts aboutirent à un affreux avortement. Le parti tory fit une élection, sous la direction de l'honorable député, et sur vingt-cinq députés élus, il n'y eut que deux tories, et l'honorable député ne figurait pas parmi ces derniers.

M. BENNETT: L'équipage de la "Minnie M." était là.

M. CLARK: Pérorer pendant trois heures et dix minutes, n'est-ce pas suffisant?

Essayez la règle du silence. La modestie sied bien à l'inexpérience, bien que ce ne soit pas un des ornements les plus en vogue. Alors, à l'élection suivante, l'honorable député eut encore l'honneur de diriger le parti tory et comme résultat du succès qui couronna ses efforts, il fit élire deux partisans. Alors il renonça à une entreprise qu'il jugeait malheureuse et vint à Ottawa. Il ne semble guère à son aise ici: il a fait force voyages outre-mer; mais je n'ai rien à dire à cet égard. Voici ce que je tiens à mettre en relief: bien que l'honorable député se fasse l'interprète des cultivateurs des plaines, il ne compte guère comme représentant de ces cultivateurs.

Un des arguments qu'il nous a apportés, ce soir, touchant la question en discussion, me fait croire qu'il n'est guère au courant de la situation. Il nous parle des gardes-feu et dit comment un propriétaire protège son domaine. C'est la première fois que j'entends dire que les propriétaires de coupes de bois protègent ainsi leurs cantons forestiers. Entourer d'un fort garde-feu vingt milles de bois serait un moyen de protection fort discutable; car, si l'incendie atteignait un seul coin de la forêt, tout le bois serait exposé à la destruction.

Si j'avais une coupe de bois, je tâcherais de protéger mon propre domaine, quitte à mes voisins de faire la même chose. Voilà ce que j'entends faire pour l'empire britannique. Mon honorable collègue a été malheureux dans le choix de son exemple. Si je saisis bien sa pensée, voici ce qu'il propose, voici ce qu'il veut enseigner à cette Chambre et faire comprendre aux populations des plaines: c'est qu'à titre de citoyen de Calgary, il loue les services des corps de sapeurs-pompiers d'Edmonton, à 3 cents et demi le dollar. Le choix de ses exemples est tout aussi défectueux que celui de ses arguments.

Mon collègue tient beaucoup à savoir ce que le député de Rouville (M. Lemieux) pense aujourd'hui des opinions qu'il exprima, il y a vingt-deux ans. Mon honorable collègue de Rouville, j'en suis sûr, ne se formalisera pas si je lui dit qu'à mon avis, personne au monde n'a cure des opinions qu'il professait, il y a vingt-deux ans. Il était tout jeune homme, à cette époque, et monsieur l'Orateur, quelques-uns s'assagissent en vieillissant, tandis que d'autres demeurent toujours jeunes.

Je pose la question à l'honorable député (M. Bennett) qui est un homme de beaucoup d'esprit: attache-t-il réellement beaucoup d'importance aux opinions d'un individu qui ne dépasse guère la vingtaine? Je me souviens parfaitement que sir Charles Dilkes, qui devint une parfaite encyclopédie de connaissances parlementaires, était républicain dans sa jeunesse, mais il se dépouilla de ces idées en vieillissant et devint un honoré serviteur du roi. Les jeunes gens sont étourdis; je félicite l'honorable député

(M. Bennett) d'être encore jeune. L'honorable député s'est fort amusé aux dépens de mes opinions de libre-échangiste. Comme le ministre du Commerce, il croit avoir découvert quelque illogisme en moi, parce que je suis partisan de la construction de vaisseaux au Canada. Prétendrait-il que si je refusais d'importer les matériaux de chemins de fer, je serais libre-échangiste inconséquent? Je ne le crois pas. Le libre-échangiste veut importer en franchise douanière les matériaux pour la construction des chemins de fer; de même, en fait de navires, l'Allemagne nous offre un magnifique exemple de ce que peut réaliser le libre-échange. Le libre-échangiste seul est partisan de la construction des navires; le protectionniste ne saurait l'être. Le protectionniste voudrait entourer le pays d'une muraille de Chine, et le pays une fois entouré de pareille muraille, il n'y aurait plus besoin de vaisseaux. Il n'y a que le libre-échangiste qui puisse être partisan des constructions maritimes. Comment l'empire allemand construit-il ses vaisseaux, sinon en s'écartant du régime du protectionnisme et en important les matériaux pour la construction de ses navires sous l'empire des principes du libre-échange?

Mon honorable ami sait que l'Allemagne n'impose pas de droit sur les matériaux dont on se sert dans la construction des navires et c'est pourquoi l'Allemagne a fait des progrès en dépassant l'Angleterre dans la construction des navires. Je ne peux certainement pas voir en quoi je suis inconséquent. Je prétends qu'un libre-échangiste est le seul homme qui ait besoin des navires et le seul homme qui puisse bâtir des navires. C'est parce que l'Angleterre est un pays de libre-échange et non un pays de protection qu'elle possède et construit la moitié des navires du monde entier. Et, monsieur l'Orateur, je prétends que je suis dans mon droit, comme un vrai fils de l'Angleterre, quand je désire voir cette nation fille luttant d'émulation avec la mère patrie et devenant un grand pays de constructions maritimes. Il n'y a pas d'inconséquence dans mes idées, si mon honorable ami veut seulement prendre la peine de les étudier; il lui faut du temps pour les connaître et se rendre compte de toute leur portée. Vous ne pouvez pas construire des navires si vous avez une nation qui est atteinte d'hydrophobie; l'eau ne doit pas vous effrayer; si vous voulez construire des navires, vous ne devez pas avoir peur du commerce étranger, vous devez être libres-échangistes.

L'honorable député de Calgary a été assez avare de politesse envers une grande partie de la population de l'Alberta quand il m'a désigné comme le seul libre-échangiste du Canada. C'est une distinction à laquelle je ne prétends pas un seul instant. Il y a eu en effet dernièrement à Calgary—et l'honorable député devrait savoir ce qui se passe dans cette ville—un congrès de 600 délégués représentant 14,000 cultivateurs de l'Alberta et ils ont adopté à l'unanimité une résolution en faveur du libre-échange. Les maigres renseignements de mon honorable ami sur l'état des sentiments publics dans la province d'Alberta expliquent son peu de réussite pour diriger le parti tory avec un peu de succès dans cette province.

M. LAMARCHE: Mon honorable ami de Red-Deer veut-il me dire si dans ce même congrès tenu à Calgary et dont il vient de parler, il n'y a pas eu une résolution au sujet de la politique navale du Canada ?

M. CLARK: Je suis très heureux de fournir de renseignement que j'ai déjà donné en disant que 588 sur 600 délégués ont voté absolument en faveur d'aucune marine et j'ajouterai que vous pouvez convoquer un grand nombre de meetings dans l'Ontario qui vous donneront la même opinion.

Quelques DEPUTES: Non.

M. CLARK: Est-ce vrai? J'avais cru que la " Grange " avait adopté une résolution semblable et la "Grange" est une organisation d'Ontario.

Quelques DEPUTES: Oh!

M. CLARK: Mes honorables amis rient; qu'ils fassent attention de ne pas se tromper sur l'opinion d'Ontario. Pour moi, je tiens à connaître la véritable manière de régler cette question et je veux savoir aussi exactement que possible quelle est la véritable opinion du peuple du pays, car quelque grand que soit l'impérialisme de l'honorable député de Calgary, je ne pense pas qu'il soit aussi grand que la peur apparente qu'il a de s'adresser aux électeurs du Canada. Pour moi, je veux savoir l'opinion du peuple canadien. Il y en a une grande partie qui sont fatigués de cet épouvantail. Depuis les quatre années dernières, nous parlons d'avoir des navires et le nouveau ministère, au lieu d'examiner les besoins du peuple qu'il devait gouverner, a passé la plus grande partie de son temps de l'autre côté de l'Atlantique à banqueter et à trinquer avec l'aristocratie de là-bas. Un de ces jours le peuple dira à ces ministres d'une façon très claire, si je suis bon juge de l'opinion publique, où se trouve leur devoir.

Je veux parler encore une fois de mon honorable ami de Calgary à propos de ce qu'il a dit de l'industrie des chantiers maritimes qui serait une spécialité suivant lui, alors qu'il nous a mis en garde contre l'idée que nous pouvions construire des dreadnoughts au Canada. L'honorable député a parlé de l'industrie spéciale qui existe en Angleterre. J'en sais quelque chose. J'ai été élevé près des rives de la Tyne et les pa-

roles de mon honorable ami m'ont reporté en arrière et ont éveillé dans mon esprit des pensées diamétralement opposées aux siennes relativement à notre devoir actuel.

Permettez-moi de donner à la Chambre quelques renseignements sur les chantiers de construction maritime de la Tyne. Sir William Armstrong, comme nous l'appelion de préférence, devint lord Armstrong. Dans sa jeunesse, il était clerc d'avoué à Newcastle et n'avait aucun intérêt dans l'industrie des chantiers maritimes; il n'y avait pas de chantiers Armstrong. Lord Armstrong est mort il y a quelques années à peine. Il était, comme je l'ai dit, clerc d'avoué, mais suivant les inclinations de son grand génie, il donna son attention à l'application du pouvoir hydraulique et à la fabrication de canons et, dans a durée de son existence, il construisit les chantiers immenses qui donnent de l'emploi à 25,000 ouvriers dans le quartier ouest de Newcastle. Tout cela s'est fait dans la durée de l'existence d'un seul homme. Comme je viens des rives de la Tyne où cela s'est passé, je me demande si nous ne devons pas produire de génie dans la fabrication et la construction maritime au Canada? C'est la réponse à faire à l'argument de nos honorables adversaires sur ce point. La Tyne, dans la jeunesse et l'enfance d'hommes qui sont encore vivants, était un ruisseau sur lequel un canot aurait flotté avec peine, mais l'audace indomptable et l'énergie du peuple anglais ont ordonné des travaux incessants de dragage jusqu'à treize ou quatorze milles de son embouchure, de façon à pouvoir faire entrer les plus grands et les plus fiers navires d'Armstrong, Whitworth et compagnie et d'autres compagnies jusqu'à Wall-sud, à l'embouchure de la Tyne et à la pleine mer. Nous n'avons pas besoin de faire ces dragages au Canada; nous avons de grands fleuves qui sont prêts à porter nos bordages, la seule chose qui soit nécessaire pour construire des navires, c'est un peu d'audace et de courage de la part du Gouvernement actuel.

Je n'ai pas à m'excuser pour prendre encore part à la discussion de cette grande question. Elle est si importante que suivant moi aucun débat n'est trop long s'il peut nous aider à arriver à prendre une sage décision. J'ai été très content d'entendre les observations faites par mon honorable ami de Calgary en commençant son discours.

Il a dit qu'il croyait qu'il était de son devoir de faire connaître les raisons de sa foi intérieure. J'espère que son exemple sera contagieux et que d'autres membres de son parti que nous désirons entendre, ne manqueront pas à leur devoir. J'espère que leur profession de foi sera un peu plus condensée que celle de mon honorable ami

M. CLARK (Red-Deer).

de Calgary. Ils ne pourront pas être plus sincères qu'il ne l'a été, j'en suis sûr.

L'extension qu'a prise ce débat a déjà contribué beaucoup à faire mieux comprendre cette question. La première chose qu'on a obtenue c'est d'établir l'argument irréfutable de l'opposition. Mon très honorable ami le premier ministre nous a reproché l'autre soir de parler avec faconde de certaines choses que nous ne connaissons pas. Je ne crois pas qu'il rendait alors justice comme d'habitude à ses adversaires, parce que je lui rappellerai que si nous avons parlé avec faconde, une grande partie de nos discours étaient de pures citations des paroles prononcées par lui-même et l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) au mois de mars 1909. Si nous n'avons pas de connaissances du moins nous sommes éloignés de quatre ans de l'omniscience à laquelle est arrivé le parti adverse. On devrait avoir pour nous un peu de patience si nous ne sommes pas encore arrivés à la hauteur élevée que ce parti a atteinte. Je ne sais pas ce que faisait mon honorable ami de Calgary en 1909 au sujet de cette question. Le seul député de la Chambre qui a déclaré qu'il aurait pu diriger son pays dans la bonne voie à l'époque, s'il ne s'était pas condamné lui-même au silence, c'est l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup). Il nous a dit qu'alors il savait que tous se trompaient, mais il a gardé le silence. Mon honorable ami de Calgary ne faisait pas partie de la Chambre mais il était un membre éminent, très éminent et très influent du parti conservateur. Nous ne l'avons pas entendu faire beaucoup de bruit alors. Je ne crois pas qu'il ait différé d'opinion avec son chef. En réalité, je suis absolument sûr que si mon honorable ami avait fait partie de la Chambre en 1909, bien qu'il nous fasse la leçon sur notre conduite de partisan et qu'il semble penser avoir une capacité intellectuelle aussi voisine de l'impartialité qu'un cerveau humain peut acquérir, je suis persuadé, dis-je, qu'il se serait assis aux pieds du Gamaliel de Toronto-nord et aurait applaudi à outrance un des plus beaux discours qui aient jamais été prononcés dans cette Chambre contre une contribution.

Quand nous parlons avec faconde, nous citons mon honorable ami le premier ministre en faveur d'un certain principe de gouvernement qui était le principe connu du très honorable premier ministre et du parti adverse alors et qui est identique à celui que nous défendons aujourd'hui dans nos discours. Ce principe est celui que mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) et moi-même avons osé soutenir dans la ville de Calgary. Le principe dirigeant alors était un vrai principe dirigeant, la base véritable du bon raisonnement sur le sujet,

à savoir qu'avec nos propres matériaux, notre propre main-d'œuvre, nous devions construire une marine canadienne et l'équiper avec des Canadiens. Quand nous allons à Calgary et que nous énonçons ce principe maintenant la population de la ville chante "Rule Britannia". Pourquoi n'a-t-elle pas chanté "Rule Britannia" à l'honorable député de Toronto-nord et à mon très honorable ami le premier ministre quand ils ont soutenu exactement les mêmes vérités.

Les arguments de l'opposition sont irréfutables. Je veux donner un ou deux exemples pour montrer combien le Gouvernement et ses partisans manquent à leur devoir, jusqu'à ce qu'ils répondent aux arguments avancés par eux ou autrement admettent que nos arguments sont bons. Prenez le cas de mon honorable ami de Beauce (M. Béland) et de mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro) quand une discussion s'est élevée sur une question de faits. Moi-même et d'autres collègues avions cité un discours de M. Winston Churchill sur les constructions maritimes. Mon honorable ami s'avance à la barre de l'opinion publique—il sera à la barre de l'opinion publique dans Grey-nord sur cette question—et il dit: Oh! mais ce discours de M. Winston Churchill a été prononcé avant qu'il ne connaisse le budget naval allemand. C'est là une question de fait.

M. BELAND: Il a insisté là-dessus.

M. CLARK: Mon honorable ami de Beauce vient et dit que ce discours n'a pas été fait avant qu'il ne connaisse le budget naval allemand.

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami dit-il que le discours prononcé par M. Churchill le 17 mars n'a pas été prononcé avant le dépôt du bill naval allemand?

M. BELAND: Le discours à propos de la construction ne l'a pas été.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député vient de dire que le discours de M. Winston Churchill, prononcé le 17 mars. . .

Quelques DEPUTES: Non.

M. CLARK: J'ai dit que le discours de M. Winston Churchill aux constructeurs de navires a été prononcé dans le mois de mai. J'ai cité des extraits de ce discours; d'autres députés de la gauche en ont également cité des extraits. L'honorable député de Grey-nord intervint et prétendit que le discours du mois de mai avait été prononcé avant que M. Winston Churchill connût les projets du gouvernement allemand. Je ne suis pas tenu de me prononcer sur cette question. Je m'occupe dans le moment d'une divergence d'opinion quant aux faits et des devoirs du Gouvernement et de ses partisans dans la discussion de cette question. L'honorable député de la Beauce a contredit formellement un fait allégué par l'honorable député de Grey-nord et, jusqu'à présent, personne de la droite n'a contredit l'honorable député de la Beauce et personne n'a confirmé la prétention de l'honorable député de Grey-nord.

M. MIDDLEBRO: Je faisais plus particulièrement allusion au discours de M. Churchill du 17 mars, prononcé à la Chambre des communes et j'ai dit qu'il avait été prononcé avant que le bill naval de l'Allemagne eût été déposé. J'admets que le discours dont parlait l'honorable député de Red-Deer a été prononcé plus tard.

M. CLARK: Je m'en rapporte sur ce point à l'opinion publique. Le compte rendu officiel des Débats permettra de juger le différend. Mais il y a assurément ici une divergence d'opinion sur une question de faits et ceci mérite l'attention des honorables députés de la droite qui n'ont pas encore motivé leur conviction.

J'arrive maintenant à la divergence d'opinion entre l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et l'honorable premier ministre. Nous avons eu un exemple frappant de l'impossibilité dans laquelle se trouvent nos adversaires de réfuter notre proposition par le raisonnement. L'honorable premier ministre a prétendu que c'est lui qui nous avait obtenu l'été dernier, pendant sa conférence avec l'amirauté, le droit d'avoir un ministre canadien dans le comité de la défense impériale. L'honorable député de Pictou a démontré, jusqu'à l'évidence, que cette promesse d'un représentant canadien dans le comité de la défense impériale avait été faite à l'honorable chef de l'opposition l'année précédente. Avant qu'un gouvernement impose le silence à ses partisans et cherche ensuite à bâillonner l'opposition. je maintiens que le premier ministre ou un membre quelconque du Gouvernement est tenu de faire disparaître tous les doutes quant aux faits.

L'honorable député de Pictou a aussi traité à fond l'attitude prise par l'Australie. Il fut un temps où l'honorable premier ministre partageait, sur ce point, la manière de voir de l'honorable député de Pictou, car je l'ai entendu de mes oreilles se prononcer dans ce sens, à plus d'une reprise. Ceci est peut-être du nouveau pour ceux qui voient un manque de patriotisme chez ceux qui sont opposés à une contribution.

L'honorable premier ministre a déclaré ici même, en ma présence, qu'une politique de contribution avait été essayée en Australie, mais qu'elle n'avait pas réussi. Le cas de l'Australie pesait d'un grand poids sur les idées de l'honorable premier ministre, à un certain moment de ses tergiversations sur cette grande question. Si l'argument tiré de l'expérience de l'Australie valait quelque chose il y a trois ans, l'oppo-

sition a le devoir de s'enquérir pourquoi la droite prétend maintenant que cet argument ne vaut rien. C'est au Gouvernement et à ses partisans de nous fournir l'explication.

Le débat qui a eu lieu a été utile, parce qu'il a démontré que la discussion est absolument nécessaire pour découvrir en quoi consiste la politique du Gouvernement et je maintiens qu'aujourd'hui même pas un député ne peut dire avec certitude en quoi consiste cette politique, s'il n'a pour se renseigner que les discours prononcés par les membres de la droite. Cette utilité de la discussion deviendra encore plus apparente avec le temps. Il reste beaucoup de choses à expliquer, car le parti ministériel n'a pas été prodigue de renseignements sur sa politique future. Il y a une phase du débat qui ne fournira certainement pas beaucoup d'éclaircisement. On se rappelle que des silences prolongés se sont produits sur les bancs de la droite. Or, le silence n'a jamais rien expliqué. Je ne m'en plains pas et je n'en ai pas même été surpris. Quand un grand parti politique propose de faire représenter le Canada par trois navires vides dans la ligne de combat d'une marine qui n'a jamais connu la défaite, il n'est pas surprenant de le voir se dérober, quand il s'agit de défendre ses propres positions.

Je me demande, cependant, si nos honorables adversaires sont plus difficiles à comprendre quand ils gardent le silence que lorsqu'ils parlent. Quand ils sont muets, ils sont muets, il n'y a pas à sortir de là.

> Their's not to reason why;
> Their's but to vote and sigh,—
> Silent one hundred!

Je crois, cependant, qu'ils sont encore plus obscurs lorsqu'ils parlent, car je n'exagère pas en disant que lorsqu'ils se décident à prendre la parole, chaque orateur contredit celui qui l'a précédé. Permettez-moi d'en donner un exemple. Le projet de loi a été déposé par l'honorable premier ministre—je dirai en passant que j'ai toujours admiré son courage—je crois qu'il s'est efforcé d'expliquer clairement quelle était la politique du Gouvernement au moment ou il parlait. Ses explications m'ont laissé sous l'impression qu'il annonçait à la Chambre une orientation nouvelle en matière de centralisation. C'est l'idée principale que j'ai dégagée des explications qu'il a données en déposant son projet de résolution. Je discuterai dans un instant les mérites de cette politique. Si je la mentionne à présent, c'est uniquement pour faire ressortir le contraste entre le discours de l'honorable premier ministre et celui de l'honorable ministre de la Marine, qui a pris la parole immédiatement après.

Le premier ministre avait dit: nous allons tout centraliser; nous agirons en coopérations avec l'amirauté. L'honorable député de Calgary a dit la même chose, du moins dans une partie de son discours, bien qu'il se soit exprimé différemment dans une autre partie. Le premier ministre disait: Nous allons adopter un grand système de centralisation, de fédération impériale. Remarquez bien, monsieur l'Orateur, que je cherche à découvrir en quoi consiste la politique du Gouvernement; le pays a le droit de la connaître avant que ses représentants en adoptent une partie quelconque, et ces derniers ont le devoir de renseigner le public, si la chose est possible.

L'honorable premier ministre, cédant, je suppose, à la trop grande influence du ministre des Postes (M. Pelletier), se déclare en faveur d'une politique de contribution—celle-ci pour le présent et d'autres, plus tard. Le ministre de la Marine et des Pêcheries aspirant la brise saline d'une marine et les émanations d'un bateau-citerne, se dit que ce discours convenait peut-être à Québec, mais n'était pas ce qu'il fallait pour le Nouveau-Brunswick. Il prend la parole à son tour et dit: Nous élaborons une politique permanente; nous y travaillons en cachette, sournoisement, dans l'ombre, mais nous y travaillons et un de ces jours les citoyens du Nouveau-Brunswick entreront en possession de leur héritage sur les mers.

Ceci est de nature à réjouir le cœur d'un libre-échangiste et a dû réjouir aussi le cœur des citoyens du Nouveau-Brunswick, bien que je sois forcé d'avouer que je n'aurais jamais soupçonné que la promesse d'une prospérité lointaine pût provoquer tant d'éloquence et d'enthousiasme.

En entendant cela, le ministre des Postes dresse les oreilles et laisse entendre qu'il n'approuve pas le discours de son collègue; il lui reproche d'avoir laissé le chat sortir du sac et il entreprend de rétablir l'équilibre en faveur de Québec. "Construire une marine, dit-il, mais y pensez-vous? Payer 50 cents par jour pour des matelots? Jamais. On peut en avoir pour 28 cents, en Angleterre."

La première fois que j'ai pris la parole sur cette question j'ai laissé entendre clairement que le ministre des Postes ne me paraissait pas avoir l'étoffe d'un vrai "jingo" pour traiter ce sujet. Il s'est amendé depuis et il est maintenant à la remorque de l'honorable député de Calgary qui prétend l'avoir conduit sur le chemin de Damas. Si je me rappelle bien, l'apôtre des gentils était aveugle quand il est allé sur le chemin de Damas, et sa cécité a duré encore trois jours après son arrivée. Il a dû faire la rencontre d'un fameux occuliste; peut-être celui-ci venait-il de Calgary. Si l'honorable ministre des Postes tient réellement à devenir un "jingo" consommé, je ne saurais lui recommander de meilleur médecin que l'honorable député de Calgary qui est certainement le type le plus complet du genre.

M. CLARK (Red-Deer).

Le ministre des Postes ne tient à respirer ni la brise marine ni les émanations d'un bateau-citerne. Il préfère à tout l'odeur moisie d'un portefeuille. Il pourra se présenter devant ses électeurs de Québec et leur dire: " Payons $35,000,000 et nous n'en entendrons plus parler." L'honorable député de Calgary, de son côté, pourra dire à ses électeurs que la contribution ne cessera jamais et qu'elle ira sans cesse en augmentant. Quand il s'agissait d'expliquer cette politique du Gouvernement et avant que les honorables députés de la droite eussent décidé d'adopter la conspiration du silence, nous avons vu bondir dans l'arène ce maître artiste qui, en ce moment souffre probablement du mal de mer—le ministre du Commerce: " Tout cela n'a aucun sens, dit-il. Que me parlez-vous de Québec et du ministre des Postes? Il y a aussi Ontario qu'il ne faut pas oublier. Il faut faire une distinction bien marquée entre une politique temporaire de contribution et une politique permanente." Comme le ministre de la Marine et des Pêcheries, il déclare à la Chambre qu'il travaille à l'élaboration de cette politique permanente.

Voilà le Gouvernement que nous avons; quatre ministres disent: votons une contribution et que ce soit fini. Les autres répondent: pas du tout; nous travaillons à préparer une politique permanente. C'est à ce moment qu'intervient l'honorable député de York-sud (M. Maclean), pour remettre les choses en place. Il déclare que les deux politiques n'en font qu'une et que celle-ci est permanente. C'est de cette manière qu'on expose la politique d'un gouvernement devant tout un pays peuplé de gens intelligents, sauf quelques cultivateurs qui n'ont pas le sens commun.

Les simples soldats agissent exactement comme les chefs. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) prétend qu'une marine canadienne serait nécessairement une marine indépendante. Il n'aurait pas dit cela en 1909, lorsque les chefs conservateurs étaient en faveur d'une marine canadienne; ce n'est que lorsque la proposition est faite par sir Wilfrid Laurier qu'il la trouve antipatriotique. Nous avons ensuite l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) qui est un des plus difficiles à bâillonner du côté de la droite; il ne sait pas porter le bâillon avec grâce. Il déclare qu'une contribution en argent est une excellente chose pour commencer, mais qu'il nous faut quand même avoir une marine canadienne, tôt ou tard. L'honorable député de Frontenac se trouve donc à accuser l'honorable député d'Ontario-nord de vouloir séparer le Canada de l'empire.

Aussi longtemps cette question se continuera au sein même du cabinet, aussi longtemps nous tiendrons pour mal avenues les attaques de l'honorable représentant de Calgary. Que les ministres et leurs partisans règlent les questions qui les divisent et que le pays sache enfin ce qu'ils ont arrêté réellement. Une seule fois—et il l'a fait d'une façon très brève, en vérité—l'honorable premier ministre a pris la parole depuis son premier discours. Je m'étais immaginé qu'il profiterait de ce que le projet de loi était lu une seconde fois, pour délayer un peu cette brève harangue. Pourtant, il a fait beaucoup mieux qu'aucun de ses ministres ou de ses partisans, parcequ'il a trouvé le moyen d'exposer les deux politiques dans un seul et unique discours qui n'a duré que quelques minutes. J'estime que cette observation peut s'appliquer, mais dans une plus large mesure, au cas de l'honorable représentant de Calgary. Il nous a dit ce soir: il ne s'agit pas d'une contribution continue. Il a ajouté que la gauche avait tort d'avancer qu'il n'y aura pas de marine de guerre canadienne. C'est là le résumé d'une argumentation à laquelle il a consacré la première partie d'un discours qui a duré trois heures, au moins. A la fin d'un harangue aussi longue un homme peut oublier ce qu'il a dit au commencement. Aussi l'honorable député a-t-il bien établi qu'en temps utile nous aurons une marine de guerre canadienne et que nous avons bien tort, nous membres de la gauche, de laisser entendre le contraire. En terminant, il nous dit que nous aurons une grande marine de guerre impériale. Que fait-on de la marine de guerre canadienne, si nous comptons une marine de guerre impériale puissante? Mon honorable ami affirme que, si nous voulions être parfaitement sincères, nous tomberions d'accord avec lui et que, s'il voulait faire preuve d'une franchise complète, il tomberait peut-être d'accord avec lui-même sur certains points. Or, s'il est sincère, il avouera que son idéal réclame la centralisation, une grande marine de guerre au cœur même de l'empire en quelque endroit que ce centre se trouve aujourd'hui. Un projet de cette amplitude qui préoccupe depuis plus d'un siècle et quart les plus grands esprits qui furent et qui sont impuissants à la résoudre, est bien de nature à renvoyer à une époque indéfinie la création d'une marine de guerre canadienne.

Dans un discours qu'il prononçait l'autre soir, le très honorable premier ministre a semblé s'étonner de ce qu'on lui rappelât qu'il avait parlé de vingt-cinq ans ou de cinquante ans comme étant le laps de temps nécessaire à la création d'une marine de guerre.

Aujourd'hui, il nous apprend qu'il a voulu dire que nous ne pourrions rien accomplir de pratique au cours de ces vingt-cinq ou trente ans. J'en arrive à ce qu'il a dit l'autre soir. Il éprouvait cette crainte qu'a ressentie l'honorable représentant de Calgary et il disait que la construction de la marine proposée par l'honorable chef de la

gauche n'avait pas de résultat pratique avant une période de temps presque indéfinie. L'honorable membre de cette Chambre qui veut être loyal envers lui-même et envers la politique qu'il appuie, entrevoit-il dans tout ce verbiage l'espoir de la création d'une marine de guerre canadienne? Retarder jusqu'à une période indéfinie, est-ce là ce que le Parlement doit faire? A la fin de ce même discours, qui fut très bref, quelle autre attitude a-t-il prise? Il a ignoré la déclaration qu'il avait faite dans un discours précédent et qui se résumait à dire qu'il s'agissait d'un don; il a adopté l'argument et les paroles mêmes de l'honorable représentant d'Hastings (M. Northrup), et il a fini par dire: "Il s'agit d'un prêt; nous conserverons la propriété de ces navires." Je me suis alors demandé: "Quand donc un prêt se change-t-il en cadeau?" La seule réponse que j'aurais imaginée dans le cas d'un paradoxe pareil, aurait été: "Si la Grande-Bretagne nous prêtait l'argent et si nous lui donnions les navires, ce don constituerait un prêt." Je veux démontrer que, si nous possédons ces navires et si cette possesion est mentionnée dans le cas d'une fin sérieuse à atteindre, cela nous donne à penser qu'il est possible pour nous de les faire revenir. Devons-nous, dans ce cas, les rappeler avant d'avoir des hommes capables de les manœuvrer? Je ne puis voir comment l'honorable premier ministre tombe d'accord avec l'honorable directeur général des Postes pour dire que nous ne pouvons d'ici à nombre d'années nous procurer au Canada les hommes dont nous aurons besoin pour faire la manœuvre de ces navires.

M. PELLETIER: Ce n'est pas là ce que j'ai dit. A deux ou trois reprises différentes j'ai déjà contredit cette assertion.

M. CLARK: Je reconnais que mon honorable ami a plutôt parlé du coût de ces navires.

M. PELLETIER: Je ne crois pas que même l'honorable représentant de Red-Deer ait le droit de faire dire à ses confrères de la Chambre des choses qu'ils n'ont jamais dites.

J'ai déclaré que je n'avais pas prononcé les paroles qu'on m'attribuait. J'ignore si l'honorable député croit agir avec justice en faisant ce jeu. Tout dépend du point de vue où l'on se place pour envisager de tels procédés.

M. CLARK: Si j'ai prononcé une seule parole qui fût de nature à blesser mon honorable ami, je le regrette sincèrement.

M. PELLETIER: Ce n'est pas là le point.

M. CLARK: Je désire toujours présenter mes arguments à la Chambre en toute justice et équité. Je veux sincèrement qu'on en arrive à une solution favorable à l'empire et au Canada du problème que nous débattons. J'exprime mes regrets à l'honorable ministre, si je l'ai blessé en aucune façon.

M. PELLETIER: Je ne crois pas que cela m'ait froissé, mais l'honorable député m'attribue ce que je n'ai jamais dit.

M. CLARK: Je me suis arrêté à une contradiction apparente qui me semblait évidente et que j'avais relevée dans la déclaration de l'honorable premier ministre. Ce dernier a dit que s'il nous fallait attendre jusqu'à ce que nous puissions construire ces navires et en faire la manœuvre, cela ne nous permettrait pas d'agir d'une façon pratique d'ici à un temps indéfini. Il a dit: "Vous ne pouvez avoir une marine de guerre canadienne". Cette appréciation ne diffère pas de sa déclaration précédente à propos des vingt-cinq ou cinquante ans et, à mon sens, un laps de temps de vingt-cinq à cinquante ans dans des questions de cette importance signifie à peu près jamais. Si je demande au très honorable premier ministre: Quand aurons-nous une marine de guerre canadienne? il me répond: Jamais, en tant qu'il se trouve concerné. Et si je me permets de poser une autre question basée sur la dernière partie du même discours: "Quand ferez-vous revenir ces navires de la Grande-Bretagne?" s'il veut se montrer argumentateur honnête—ce qu'il est, j'en suis convaincu—il est forcé de me faire la même réponse: "Jamais".

Ce qui ressort encore de la poursuite de ce débat, c'est qu'à l'exception d'un très petit nombre de membres de la droite, le sens commun l'a emporté sur l'épouvante dans l'esprit de la députation conservatrice et qu'on n'a plus parlé d'urgence.

L'honorable représentant de Calgary (M. Bennett) fait exception. Il a trouvé le moyen d'appeler les choses d'un nouveau nom. Il est vrai de dire que tous les membres de la droite qui ont discuté cette question ont eu chacun un nom pour qualifier la même chose. D'après mon honorable ami de Calgary, c'est une menace et encore n'est-il pas bien certain à ce propos puisqu'en parlant ce soir, il s'est écrié: "Imaginez une grande menace!" et c'est là tout. J'ai hérité du bon sens naturel de ma mère écossaise et ce sens naturel est assez développé pour me conseiller de ne pas croire de prime abord qu'on doit trouver la politique arrêtée d'une grande nation dans les efforts d'imagination tentés par l'honorable député de Calgary. Mon honorable ami d'Hastings a dit: "Il y a quelque chose". Ce n'est pour lui ni une menace, ni une urgence, ni même un besoin, puisqu'il partage les vues de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce.

L'honorable député d'Hastings dit: "Il y a quelque chose, qu'on l'appelle comme on voudra", oui, quelque chose d'éthéré, impalpable, quelque chose qui revêt un caractère surnaturel. Il en doit être ainsi, puisque mon honorable ami de Calgary affirme qu'on ne peut entrevoir ce quelque chose qu'en se servant de son imagination.

Je me demande s'il convient de discuter plus longtemps une nécessité aussi intangible que celle-ci; cependant, il importe, ainsi que je l'ai dit, que nous trouvions enfin ce à quoi se résume la politique de ce parti et que nous connaissions la position où nous nous trouvons nous-mêmes. Je dirai encore un mot de cette urgence. Si nous adoptons le mot "besoin", suivant le conseil de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce, voyons comment il a établi ce " besoin "? Nous constatons qu'il a négligé ce détail important. Il n'a étayé ce besoin que sur les renseignements secrets fournis à l'honorable premier ministre, suivant en cela l'exemple de l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier). On ne m'a pas appris à raisonner de façon à m'engager à attacher trop d'importance à un renseignement qu'on ne peut fournir à la Chambre pour l'éclairer. Lorsque j'étais petit garçon, en Angleterre, je chantais avec mes camarades:

Hark, hark, hark.
Here, comes the bogey man.

Dans le cas qui nous occupe, nous avons deux directeurs de la même diligence, l'honorable directeur général des Postes et le ministre de l'Industrie et du Commerce. Oh! quels beaux sujets de nature à tenter le pinceau d'un peintre. Ils disent: Nous connaissons ce dont nous parlons; quant à cet horrible renseignement secret, vous devez l'accepter en dernière analyse, sans le connaître. Ces ministres s'imaginent-ils réellement qu'il vaille la peine de mentionner chose semblable ici? On ne parle ainsi que pour piquer la curiosité. Quant à moi, je ne suis pas trop effrayé de tout ce qu'ils pourraient nous dire; s'il faut en juger d'après ce que nous connaissons, ce renseignement secret n'a pas une importance formidable. Je ne craindrais pas d'y toucher, s'il est aussi anodin que l'est le mémoire qui a servi de base à toute leur cause. En effet, plus on étudie ce mémoire, plus on se convainct qu'on se l'est procuré de force du gouvernement britannique. Dans un discours que j'ai prononcé antérieurement, j'ai fait allusion au dernier paragraphe de ce mémoire qui a servi principalement de base à l'argumentaiton du très honorable premier ministre et je tiens à le rappeler à nouveau en cette occurrence. Le dernier paragraphe contient des mots que je n'ai pas signalés alors. Les voici: "Après une étude approfondie de toutes les circonstances", l'amirauté dit qu'il a fallu faire une étude prolongée de toutes les circonstances avant d'écrire ce précieux mémoire et de se débarrasser de ce souci. Voici comment elle a surmonté cette difficulté: après une étude approfondie de toutes les circonstances, lorsque le premier ministre du Canada nous a demandé quelle forme devait prendre l'aide immédiate du Canada, nous avons répondu: Donnez-nous-la sous la forme de ces navires de guerre! Quelles étaient les circonstances qui nécessitaient cette étude prolongée? Il n'en pouvait exister que d'une seule nature. Mon très honorable ami et ses collègues doivent avoir dit au gouvernement de la Grande-Bretagne que les Canadiens ne se feraient pas matelots à bord de ces navires. C'est cela qu'ils ont dû dire; telles devaient être les circonstances dont on parle.

Ce sont les seules qu'ils ont mentionnées au cours du débat qui s'est engagé ici à seule fin d'établir combien il est difficile de construire une marine de guerre au Canada. On ne doit donc pas s'étonner si le gouvernement britannique qui représente, à mon estime, la nation la plus courageuse qui ait jamais existé, a étudié avec un soin extrême et une grande anxiété cette attitude que prenaient les représentants du Canada, de cette nation qui compte au nombre des filles de l'empire. Cette histoire est pitoyable, s'il fallait cela pour créer une situation. Le Canada s'est trouvé trahi de ce chef. Pas un moment les membres de la gauche n'ont ajouté foi à cette théorie et si nous changeons de gouvernement, ainsi que nous espérons le faire à la première occasion qui se présentera, nous raconterons à l'amirauté une histoire tout à fait différente. C'est là la nécessité et c'est le genre de renseignements qui seraient d'une nature confidentielle, s'il fallait en croire les ministres. Je n'ai pas peur de renseignements de cette nature.

Maintenant, un mot ou deux au sujet de cette nécessité. Mon honorable ami de Calgary professe un mépris accentué à l'endroit des chiffres; il n'en a pas mentionné un seul au cours de sa harangue de trois heures. Mais il n'avait pas besoin de se donner ce mal, parce qu'il semble connaître et d'intuition tout ce qui se rattache à cette question.

Maintenant, un mot ou deux au sujet de de l'empire, il a dit que l'Allemagne en 1906—c'est, je pense, l'année mentionnée par mon honorable ami—était presque sur un pied d'égalité avec la Grande-Bretagne sur mer, en fait de dreadnoughts, et c'est alors qu'il est devenu éloquent et presque terrifiant dans sa description du danger. Pourtant, je me rappelle que, de passage en Angleterre en 1906, j'ai entendu parler d'un discours prononcé par M. Lloyd George dans la ville de Grimsby, sur la côte est d'Angleterre, à l'époque même que mon honorable ami a indiquée dans son discours. M. Lloyd George, alors membre du cabinet

actuel, parlant à Grimsby sur la mer du Nord, en face de l'Allemagne, disait—et je me souviens tout aussi bien avoir lu son discours que si je l'avais lu hier—qu'une flotte allemande pouvait être coulée par une flotte anglaise, dans la mer du Nord, avec une telle rapidité qu'elle n'aurait pas eu le temps de savoir ce qui l'aurait frappée. Ainsi, il ne redoutait pas beaucoup le danger et cependant il est plus près que mon honorable ami du théâtre des événements. Ce que mon honorable ami voit de loin lui paraît pour ainsi dire plus grandiose. Je le répète, M. Llyod George a prononcé ces paroles à l'époque même où mon honorable ami prétend que l'Allemagne semblait devoir être bientôt sur un pied d'égalité avec l'Angleterre, en fait de dreadnoughts.

M. BENNETT: Ce n'est pas ce que j'ai dit. L'honorable député, j'en suis sûr, ne voudrait pas mal interpréter mes paroles. J'ai dit qu'en 1906 l'Angleterre a mis au rancart un certain nombre de navires et commencé à construire des dreadnoughts, et que l'Allemagne était alors sur un pied d'égalité avec elle, en fait de dreadnoughts.

M. CLARK: Mon honorable ami a élaboré la déclaration qu'il allait faire. Moi, je réponds à un discours qui vient d'être prononcé, et avant de pouvoir lire le compte rendu des Débats. Je note avec tout le soin possible les paroles auxquelles j'aurai à répliquer, et je n'ai pas du tout l'intention de mal interpréter celles de mon honorable ami. Je pensais que c'était là ce qu'il avait dit, mais je suis heureux d'apprendre qu'il n'est pas allé aussi loin.

Je voudrais citer quelques chiffres concernant la puissance relative de l'Allemagne et de l'Angleterre à l'heure actuelle, puis ajouter quelques observations avant de terminer. Je pense pouvoir dire tout ce que j'ai à dire à l'occasion du débat principal sur cette question, en deux fois moins de temps que le député de Calgary n'en a pris pour faire son discours. J'ai ici un exemplaire du compte rendu des débats du parlement impérial. J'y vois une question qui fut posée, il y a quelques semaines, par lord Beresford à M. Winston Churchill au sujet de dreadnoughts et de la puissance des deux flottes. Je tiens à citer les chiffres qui y apparaissent. On les a déjà cités, mais il n'est pas mauvais d'y revenir, car ils réduisent à sa plus simple expression la preuve qu'il n'existe ni "besoin", ni urgence, à l'heure actuelle.

En 1915, l'Angleterre aura trente-neuf dreadnoughts, et la triple alliance, trente-trois.

Je rappellerai à mon craintif ami de la droite que dans ses batailles sur les mers, l'Angleterre a souvent réussi à inquiéter avec assez de succès des navires supérieurs aux siens en nombre. Né en Angleterre, confiant dans ses destinées autant que le sera jamais le député de Calgary, je dirai

à celui-ci que si elle avait proportionnellement plus de navires qu'elle ne devrait en avoir, elle n'aurait aucune gloire à triompher de l'ennemi. Sous le rapport des prédreadnoughts, des navires de combat et des cuirassés, sa puissance est de trois contre un. Cela ne veut pas dire qu'il serait possible à l'Allemagne ou à toute autre nation de s'emparer bientôt de l'Angleterre. Elle est fort supérieure à l'Allemagne pour la construction rapide des navires. Je connais si bien ces épouvantails, j'en ai tellement lus, que je sens que nous pouvons dormir en paix en pensant aux conditions respectives des flottes européennes. Que faut-il? Des navires ou bien des marins? Le meilleur renseignement que j'aie pu obtenir, c'est qu'il y a deux loups de mer pour chaque circonscrit de marine en Allemagne.

Quel Anglais est-il, celui qui désire une plus grande supériorité que celle-là? Afin de délivrer de tout doute l'honorable ministre des Postes, je lui dirai que deux Anglais viennent facilement à bout d'un spécimen de n'importe quelle autre race. C'est Dean Swift qui a dit comme vérité reconnue, que dix Anglais armés valaient un Irlandais déshabillé. Pour moi, deux Anglais bien armés valent d'ordinaire, autant qu'un spécimen de la race distinguée à laquelle appartient l'honorable député de Waterloo-nord (M. Weichel).

Pour ce qui est de la question d'argent, je vois que nos adversaires m'ont beaucoup blâmé d'avoir soutenu que l'Angleterre n'a pas besoin de nos deniers. Toutefois, nous avons lieu de réfléchir, nous, quand nous sommes appelés à donner $35,000,000, surtout inutilement, et plus que inutilement, comme l'a prouvé l'autre soir l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell). Répéterai-je son argument sur ce point? Il n'y a pas d'arrangement, mais une base distincte d'arrangement entre l'Allemagne et l'Angleterre. M. Churchill a dit qu'il serait satisfait d'une proportion de seize dreadnoughts contre dix. Et le chef de l'amirauté allemande de répondre: "fort bien nous le serons également". M. Churchill a aussi déclaré que les dreadnoughts canadiens seront comptés comme ajoutés à la flotte anglaise elle-même. Si nous donnons ces dreadnoughts—et je veux que le Canada et tous les Canadiens pèsent parfaitement toutes les conséquences de ce que nous sommes à faire—non seulement nous allons augmenter le fardeau du contribuable anglais sous prétexte de le diminuer, ce qui n'est pas très sage; mais nous introduisons un nouvel élément de provocation dans la situation européenne et incitons l'Allemagne à poursuivre la folle course aux armements. L'état de nos finances ne justifie pas semblable don; et d'ailleurs, il faudrait nous démontrer autrement l'à-propos d'une pareille mesure. Que l'honorable député prête l'oreille à ce qu'on nous dit de

la condition des gens de l'Ouest; que toute la députation conservatrice pèse sérieusement les paroles de l'éminent homme d'affaires qu'est l'honorable député d'Haldimand; il vient de nous dire, presque avec l'accent de l'épouvante, que la situation monétaire au Canada exige la sérieuse attention non seulement de tous les membres de cette Chambre, mais de tous les Canadiens. La question d'argent est loin d'être sans importance.

Un mot au sujet de certaine observation de l'honorable député de Calgary. Il a dit ou insinué que certain député libéral avait affirmé que nous ne devions rien à l'Angleterre. Il est très facile d'exagérer la dette du Canada envers l'Angleterre, surtout la dette financière; mais mon honorable ami lui-même tombe dans l'exagération en disant que pas une nation ne doit autant que la nôtre à l'Angleterre en retour de ce que celle-ci à dépensé pour le développement de notre pays. L'Angleterre a moitié plus d'argent de placé aux Etats-Unis qu'au Canada. Le Royaume-Uni place-t-il de l'argent aux Etats-Unis dans un but platonique ou dans un but utilitaire?

Il place de l'argent aux Etats-Unis parce qu'il en retire un bon intérêt, et il en place au Canada pour la même raison L'argent est étranger au sentiment. Celui qui prête de l'argent n'a pas d'autre but que de retirer l'intérêt. Il y a mutualité d'obligation entre le Canada et l'Angleterre; l'un a besoin d'argent et l'autre lui en prête. C'est pure question d'affaires. Je ne me jetterais pas aux genoux d'un prêteur, fût-ce mon père, parce qu'il exigerait un fort bon intérêt sur l'argent qu'il m'aurait prêté. Je ne conçois chez aucun parti cette fièvre persistante de verser une contribution d'urgence quand il ne reste plus le moindre signe d'urgence d'après l'argument même qu'on nous avait donné pour nous y faire croire; quand le député de Calgary est obligé de chercher l'imminence du danger dans son imagination et le député de Hastings-est, dans l'atmosphère. Ils devraient cesser de parler d'urgence.

La possibilité d'un arrangement entre l'Allemagne et l'Angleterre est, pour le Gouvernement et l'opposition, une magnifique occasion d'étudier tout le sujet à fond. L'un et l'autre sont accusés d'avoir fait preuve de lenteur. Soit. Mais voici une splendide occasion de voir si nous ne pourrions pas obtenir de l'amirauté un mémoire quelque peu différent. Maintenant que l'Allemagne et l'Angleterre marchent la main dans la main; qu'elles échangent des résolutions ayant pour objet de rétablir la paix et l'harmonie dans le vieux monde, et qu'elles sont sur le point de s'embrasser, n'allons pas risquer de les éloigner l'une de l'autre par une contribution de $35,000,000; attendons plutôt et voyons si l'heureux mariage se fera sans notre aide. Force nous est de maintenir cette discussion jusqu'à ce que le Gouvernement nous ait définitivement fait connaître sa véritable politique. Il faut, enfin, que le premier ministre nous en donne la définition. J'ai prononcé, en son absence, des paroles que je ne crains pas de répéter en sa présence. J'ai dit que, dans son premier discours sur ce sujet, il m'avait paru exprimer honnêtement sa pensée en déclarant que l'évolution de nos relations avec l'empire nous avait amenés au point où il fallait renverser notre politique et adopter une politique de centralisation. On sait ce que fut sa politique au sujet d'une contribution. Cependant, pour l'information de l'honorable député de Calgary, je vais lire certaines paroles bien claires que le premier ministre a prononcées au sujet d'une contribution et que le député de Carleton (N.-B.), a citées l'autre soir:

> D'abord, je ne crois pas qu'elle soit durable. En second lieu, elle serait une source de froissements, de querelles de parti; elle serait sujette à critique dans les deux parlements, tant par rapport à la nature que par rapport au chiffre de la contribution; elle ne serait ni permanente ni continue; elle mènerait plus sûrement que tout autre moyen à la rupture des relations actuelles entre le Parlement et l'empire.

L'honorable député de Calgary a dit qu'en 1909 le très honorable premier ministre avait fait preuve de prescience. Alors, nous n'avons pas été étrangers à cette prescience, puisque nous disons ce que disait le très honorable premier ministre dans ce paragraphe.

Pourquoi le premier ministre et son homme lige, le représentant de Calgary, ne reconnaissent-ils pas que nous possédons une prescience inestimable? J'invite respectueusement l'honorable député à partager avec nous cette prescience, car nous disons aujourd'hui ce que disait le premier ministre lorsque le représentant de Calgary prétendait qu'il était doué de prescience. J'ai cité ces paroles du premier ministre, non parce que je veux en faire la base d'un raisonnement, mais parce qu'elles sont l'énonciation de la sagesse politique portée à son comble.

Je m'adresse au premier ministre; il est plus raisonnable que le député de Calgary; il lâche moins les rênes à son imagination; je sens qu'il y a beaucoup plus de chances de le convertir que de convertir le représentant de Calgary. L'honorable député (M. Bennett) voudrait nous faire croire qu'il est impartial; j'en doute et je crains qu'il ne soit quelque peu préjugé. Je cite ces paroles du premier ministre, parce que je crois qu'elles renferment la quintessence de la sagesse politique; certes, la dernière phrase qui parle de froissements témoigne de sa sagesse par les résultats de ce don. N'y a-t-il pas lieu de réfléchir, lorsque les

délégués de deux millions de membres des syndicats ouvriers de la Grande-Bretagne se sont réunis et ont déclaré qu'ils n'en voulaient pas, pour la raison bien naturelle et de bon sens qu'il augmenterait le fardeau du contribuable anglais, au lieu de l'alléger? N'est-ce pas là une cause de froissements? Mon très honorable ami était vraiment doué de prescience lorsqu'il a proféré ces paroles et prédit le désaccord qui a éclaté sous nos yeux. Au moment même ou ces ouvriers d'Angleterre déclarent qu'ils ne veulent pas accepter ce don, les cultivateurs de l'Ouest disent qu'ils ne veulent pas le faire. Voilà, n'est-ce pas, une heureuse disposition d'esprit sur laquelle on voudrait fonder un empire vivant dans l'harmonie? Ce don a été l'objet de la critique au parlement du Canada; nous l'avons blâmer ici de manière à rassasier le premier ministre, et si les journaux disent la vérité, ils entreprendront de persuader au gouvernement anglais que cette ligne de conduite est répréhensible, de sorte que mon très honorable ami a eu raison de dire qu'elle causerait de la bisbille.

Je désire insister sur ce point auprès du représentant de Calgary, à cause de ce j'appellerai, sans vouloir le blesser, le verbiage inutile que contient le discours qu'il a prononcé ce soir. J'ai parlé de la folie que commettait l'honorable député (M. Bennett) en basant un raisonnement sur ce que disait le représentant de Rouville (M. Lemieux) lorsqu'il avait à peine vingt ans, puisque les députés de la droite prêtent peu d'attention à ce qu'il dit aujourd'hui qu'il est âgé de plus de quarante ans.

Que dirai-je du rabâchage du député de Calgary à propos de félonie? Si je voulais m'aventurer sur ce terrain, je lui dirais, non pas qu'il est peu attaché à l'empire, mais que sa politique est perfide. Si je comprends bien les enseignements de l'histoire et la nature humaine, ce n'est pas notre programme, mais le sien, qui tend à la désagrégation de l'empire britannique. Je dois prier mon honorable ami de reconnaître la sincérité de nos convictions sur ce point, en lui citant l'exemple qu'on trouve de l'autre côté de la frontière, dans la grande république qui s'est séparée de nous à cause d'une tentative d'opérer cette même centralisation. Lorsque nous protestons contre la centralisation, nous dira-t-on que nous manquons de fidélité et que nous causerons la ruine de l'empire britannique? Je déclare que ce sont ces messieurs qui causent la ruine de l'empire britannique, et l'histoire et la nature humaine le prouvent.

Toutefois, le premier ministre a changé son fusil d'épaule. Il nous a dit qu'il n'aimait pas ces contributions, parce qu'elles ne sont ni incessantes ni durables, et j'imagine qu'il chérit aujourd'hui son programme parce qu'il sera constant et durable. Ai-je raison de tirer cette conclusion? Elle serait certainement logique; s'il n'aimait pas les contributions qui ne seraient ni constantes ni durables, je dois inférer qu'elles lui plaisent maintenant parce qu'elles seront constantes et durables. Le Parlement a le droit de le savoir; ce qu'il importe le plus au Canada de connaître à l'heure qu'il est, c'est la véritable pensée du premier ministre au sujet de son programme. Nous sommes tenus d'accepter sa parole à cet égard et il nous a fourni un guide sûr. Dans sa première déclaration sur ce sujet, il nous a dit qu'à son avis, nous étions arrivés à cette phase de l'évolution des nations où un changement doit s'opérer. Je voudrais avoir le temps d'entreprendre une étude scientifique de cette question d'évolution. Je ne suis pas en mesure de discuter avec le premier ministre les questions de droit constitutionnel, mais sur un sujet scientifique comme l'évolution, je pourrais croiser le fer avec lui avec quelques chances de succès. Si mon honorable ami veut que je me livre à une étude scientifique, je dirai qu'il y a certains faits concernant l'évolution du Canada, et que ces faits sautent aux yeux; ils sont aussi manifestes et palpables que l'histoire peut les rendre. J'ai déjà dit que j'ai écouté avec intérêt un discours prononcé à Lindsay par mon très honorable ami il y a douze ans, sur l'évolution du Canada en tant que nation. Je passe sous silence la déclaration du représentant de Calgary qui a affirmé que nous ne sommes pas une nation, et je ne crois pas que le premier ministre corroborerait ces paroles de son disciple.

A mon avis, le député de Calgary n'aurait guère de succès dans une réunion publique au Canada s'il prenait cette déclaration pour texte. Pensez-y; figurez-vous-le se rendant dans la province de Québec et déclarant que le Canada n'est pas une nation; représentez-vous-le disant aux habitants de cette province: " Ce pays qui a été rendu sacré par le sang de vos pères et de vos aieux n'est pas une nation." D'un autre côté, représentez-vous-le disant aux descendants de Wolfe que nous ne sommes pas une nation. Comment, monsieur l'Orateur, c'est le désir d'être une nation qui nous a entraînés dans tous les combats de ce pays. Nous ne sommes pas une nation, déclare le représentant de Calgary. Qu'est-ce qui constitue une nation? Il serait aussi sensé de soutenir que la Grande-Bretagne n'est pas une nation. A mon sens, l'empire britannique est une confédération d'états libres, d'états qui sont fidèles parce qu'ils sont libres. Le Canada, pas plus que la Grande-Bretagne, n'occupe un rang inférieur. Une confédération d'états libres! Qu'on ne nous dise plus que le Canada n'est pas une nation. Si l'honorable député persiste à prêcher cette doctrine au Canada, je me demande s'il reviendra jamais ici; je suis parfaitement certain qu'il n'y reviendrait pas s'il y avait encore quelques-unes de ces assemblées où l'on envoie des gens étouffer la voix des orateurs

M. CLARK (Red-Deer.).

par le chant de l'hymne national et du Rule Britannia.

Quelles sont les faits de l'évolution du Canada? Cela importe beaucoup au premier ministre, car si nous pouvons savoir quel parti est en faveur de l'évolution, nous pourrons dire quel parti remportera la victoire. S'opposer à l'évolution, c'est lutter contre la destinée, et je suis certain que le premier ministre ne commettrait pas cette folie—je suis absolument sûr que, si le ministre des Travaux publics pouvait découvrir de quel côté se trouvent nos destinées, il se rangerait promptement de ce côté-là. Deux traits caractéristiques ont signalé l'évolution du Canada, l'un matériel et l'autre, politique. Le programme matériel du Canada a été marqué par ces traits caractéristiques: les habitants des autres pays atterrissent sur nos rives et prennent et cultivent les terres vierges que n'ont été habitées jusqu'à présent que par les Indiens et les bisons; l'émigration les a poussés vers le Canada surtout depuis quinze ans—malgré la félonie de sir Wilfrid Laurier; et lorsque les émigrés viennent ici, ils doivent avoir affaire à une politique de colonisation, et le représentant d'Edmonton (M. Oliver), en dépit de sa perfidie, a établi une bonne politique de colonisation qui déclare qu'aucune terre n'appartiendra aux corporations ou aux compagnies de chemin de fer de l'Ouest, mais que toutes iront aux colons. Une fois établis sur des terres, les colons ont produit. Telles sont les étapes du progrès matériel du Canada. La production nécessite des moyens de transport

La première démarche à cette fin, la plus belle démarche dont on ait été témoin, non seulement au Canada, mais dans tout l'univers, a été celle de la grande compagnie du Pacifique-Canadien. Je suis fort surpris qu'un parti qui parle toujours du Pacifique-Canadien comme de l'un de ses grands exploits—et c'est un grand exploit que le transport des gens et sur terre et sur mer—soit d'une humeur aussi pusillanime que ces messieurs l'ont été relativement à notre habileté dans la construction des navires. Emigration, colonisation, production, transport en quel endroit ? Au bord de la mer. Pour l'y laisser ? Non. Pour le commerce avec l'étranger; voilà notre prochain pas. En peu de mots, telles sont les étapes de l'évolution matérielle du Canada. Afin de faire un pas de plus, je m'adresse au ministre du Commerce et de l'Industrie, car il dit qu'il faut des navires d'acier pour le commerce extérieur. C'est là que la question du commerce vient en contact avec la question de la marine. Ces deux questions n'en font qu'une. Le premier ministre a raison de parler d'évolution, mais sa science s'égare; il n'a pas étudié la question avec assez de soin. Le commerce extérieur vient ensuite, et la prochaine étape est l'empire des mers, comme le disait le ministre du Commerce et de l'Industrie dans son discours du mois de mars 1909. Le commerce et la protection du commerce ont toujours marché de pair dans l'histoire universelle, et ils doivent encore se donner la main. C'est là l'une des raisons que le ministre du Commerce et de l'Industrie a invoquées pour motiver son opposition aux contributions et son projet de faire défendre ses propres rives par le Canada. Voilà l'enchaînement complet des étapes de l'évolution matérielle du Canada, que je soumets en tout bien tout l'honneur au premier ministre.

Qu'est-ce qui accompagne cette évolution matérielle du commerce ? L'évolution politique a marché du même pas et sa caractéristique dominante a été qu'à chaque étape successive le Canada a étendu le champ de son autorité relativement à ses propres affaires. Il est inutile que je retrace ces étapes; presque tous les membres de la Chambre les connaissent probablement mieux que moi, car ayant été élevés ici, ils ont appris l'histoire du Canada. Un jour vous ne jouissiez pas de vos droits commerciaux; vous les avez obtenus et vous êtes encore attachés à l'empire. Un jour le Canada n'avait pas droit de prélever des droits de douane; cela appartenait à un fonctionnaire nommé par le gouvernement impérial; vous avez obtenu ce privilège et vous êtes encore fidèles à l'empire. Un jour vos bureaux de poste ont cessé d'être sous la direction d'un employé du gouvernement impérial et vous êtes demeurés fidèles. Un jour la couronne a cessé de désigner vos juges et vous êtes demeurés attachés à l'empire. Un jour vous avez revendiqué le privilège de conclure des traités et votre fidélité n'en a pas été moindre. Pendant tout ce temps-là, votre nation se développait; et cependant le représentant de Calgary n'a pas constaté qu'il habite au milieu d'une nation.

Plus tard encore vous avez revendiqué le droit de prendre une plus grande part à la défense des côtes du pays. Ceci nous amène très près du sujet que nous discutons. Vous vous êtes emparé d'Esquimault et d'Halifax et vous êtes demeurés une nation. Quel est le prochain pas? Le prochain pas conduit à l'océan. Vous avez fait tous les autres; mais le premier ministre et ses partisans viennent nous dire: Ah! très bien, les Canadiens peuvent jouir de l'autonomie sur terre; mais, en dépit de l'odeur du salin qui entre dans le nez du ministre de la Marine et des Pêcheries, vous ne devez pas chercher à être vos propres maîtres sur l'océan. Est-ce là l'évolution qui inspire confiance au premier ministre? Son projet d'évolution s'arrête-t-il là? Il s'arrête là et il contredit ses propres paroles d'il y a trois ans. Plus il pensera à l'évolution

scientifique, plus il verra que nous sommes arrivés à une phase de notre histoire où nous devons nous avancer avec précaution. La construction d'une flotte est la prochaine démarche conseillée par le bon sens dans le développement du pays, de même que la réciprocité était le prochain pas à faire pour obtenir plus de marchés pour la population du Canada.

Je ne crois pas qu'on puisse fonder un empire sur de fausses doctrines économiques. Vous ne pouvez pas agir à votre guise, restreindre le commerce de l'empire aux nations qui le composent. L'honorable premier ministre a fait un faux pas. Pour des raisons personnelles, je crois que je puis lui parler avec beaucoup de sans-gêne. Je suis d'avis qu'il a fait un faux pas au point de vue politique. L'histoire, l'évolution et la nature qu'il appelle en témoignage lui donnent tort. Quant à l'évolution il est vrai que notre croyance a des bornes; nous n'ajoutons pas foi à l'évolution organique au point de croire qu'un singe s'est transformé en homme; cependant, si vous entreprenez ce que les savants appellent une métamorphose rétrograde, vous pourrez obtenir quelque succès en transformant des hommes en singes. Pendant quelque temps, j'ai craint que cette opération n'eût été commencée, en voyant tant de députés de la droite privés de la parole. Ma crainte s'est grandement dissipée lorsque j'ai constaté que le député de Calgary avait conservé la faculté de la parole. Je ne crois pas devoir insister plus longtemps sur cet argument tiré de l'évolution.

Je désire tenir ma promesse réitérée de ne pas parler aussi longtemps que le représentant de Calgary. Je crois en avoir dit autant qu'on peut en dire à cette phase du débat. Je suis d'avis que plus nous étudierons le sujet, plus nous constaterons que la démarche qui empêchera que ce projet plaise au Canada, que la disposition du projet de loi qu'il repoussera complètement, c'est celle qui envoie ces navires au delà des mers sans qu'il y ait aucun des nôtres à leur bord.

J'en suis convaincu. Je n'ai pas passé douze années en ce pays sans me rendre compte de ce qu'est véritablement le sentiment canadien. Je ne puis découvrir aucune différence entre le sentiment canadien et le sentiment anglais. Des gens me disent: Vous avez confiance au commerce libre avec tous les pays, et vous êtes un sujet britannique? Vous n'êtes pas en faveur d'envoyer des contributions à la Grande-Bretagne, et vous êtes un sujet britannique? J'ai foi en la liberté du commerce et en la défense de nos rives, parce que je suis sujet britannique. Sur ce point mes convictions sont contraires aux enseignements des députés de la droite. J'ai été élevé à l'ombre du drapeau britannique, qui,

M. CLARK (Red-Deer.).

s'il m'a donné une leçon, m'a enseigné à croire au courage et à la liberté. Il n'y a pas de courage à envoyer des navires vides à l'Angleterre; il n'y a pas de liberté à dire qu'on ne peut pas commercer avec les Etats-Unis sans annexion. Ils peuvent annexer les troupeaux, je le répète, mais ils ne peuvent pas m'annexer. J'entretiens cette opinion parce que je suis sujet britannique. Le député de Calgary a cité Browning:

Comment puis-je aider à l'Angleterre?

Le représentant de Calgary répond: par un premier versement de trois cents et demi par dollar. Browning n'aurait jamais répondu de cette manière. Il aurait dit: "J'offrirai à l'Angleterre tout ce que je possède et moi-même à la fin". Vous pouvez le faire, si vous commencez par construire une flotte, quelque petite qu'elle soit, car vous imiterez l'exemple de votre père; et c'est toujours une bonne chose, lorsqu'on a un bon père. Je fais appel à tout ce qu'il y a en moi de virilité canadienne pour protester de nouveau contre cette contribution et surtout contre ce caractère de la contribution. Le ministre du Commerce était de cet avis lorsqu'il disait: "Si les émotions de la conquête nous touchent, une contribution n'aura pas d'attrait pour nous". Je me demande où se trouvent les émotions de la conquête lorsque nous envoyons des navires vides et que nous disons: "Le Canada ne peut pas donner un équipage à ses navires, mais il fournira des remplaçants". Y a-t-il dans cela les émotions de la conquête. Cela ressemble beaucoup à ceux qui tournent le dos à l'ennemi. Ce projet n'inspire pas aux Canadiens les sentiments exaltés qui animaient Kipling lorsqu'il s'écriait:

If blood be the price of Admiralty,
Lord God, we ha' paid in full!

Ce projet ne permet pas aux Canadiens de tenir ce langage; il ne les laissera jamais s'acquitter. Je ne dénigre pas les Canadiens. Je n'ai pas fourni les faits sur lesquels le mémoire de l'amirauté est basé. Je n'ai pas encore trouvé de Canadiens qui n'auraient pas répété les paroles de Kipling que je viens de citer.

En Angleterre on cria bravo et on chanta "Rule Britannia" à l'occasion de ces vers de Kipling, et il y avait en effet là quelque chose d'inspirant. Il est un point sur lequel nationalistes et impérialistes s'entendent à merveille: les uns et les autres ont une salutaire répugnance à se faire éventrer. Les accents si pleins de sincérité de notre premier ministre lorsqu'il a fait l'autre jour l'éloge du capitaine Scott m'ont vivement ému; en ce langage simple qu'il affectionne il nous a relaté les mérites et les vertus de cet intrépide marin dont tous nous déplorons la perte. Mais il faut reconnaître que, si Scott nous apparaît ici comme un

véritable fils d'Albion, il n'est apparenté que de très loin aux Canadiens qui ont imaginé ce projet de contribution. Construisez votre propre marine. J'ai foi dans le lion britannique, et dans sa portée de lionceaux; qu'on ne fasse pas jouer au Canada le rôle de chacal. En Australie, ce sont des lionceaux de pur sang qu'on élève, et c'est aussi ce que nous allons faire chez nous. Quant au projet actuel, il est voué à la défaite. Dites en commençant au peuple canadien: Vous n'êtes pas une nation; et terminez en lui déclarant qu'il ne peut combattre, et il vous dira: Faites-le disparaître, je le répudie, il ne nous appartient pas; c'est un cadavre, et déjà même il sent.

M. H. BOULAY (Rimouski) (texte): Monsieur l'Orateur, je n'avais pas d'abord l'intention de prendre aucune part au débat actuel sur cette question de la contribution. On a dit et redit tant de fois la même chose des deux côtés que le sujet est épuisé et qu'il n'y a rien de neuf à ajouter. Cependant, nos amis qui siègent de l'autre côté de cette Chambre ayant manifesté fortement le désir d'entendre ce qu'un certain groupe qu'on appelle nationalistes pensent du présent bill, j'ai compris que l'on voulait désigner par là les sept conservateurs qui ont cru différer d'opinion avec le Gouvernement en votant contre la résolution présentée en premier lieu. Comme je n'ai pas l'habitude de cacher ma pensée surtout à mes adversaires je crois de mon devoir de me rendre à leur invitation, sachant qu'il n'en seront pas mieux et que je ne m'en porterai pas plus mal.

Si l'on désigne sous le nom de nationaliste ceux des conservateurs qui se sont faits élire dans leurs comtés en s'élevant contre le bill de la marine Laurier et l'idée d'une contribution à l'empire, j'en suis, monsieur l'Orateur. Si l'on entend par nationaliste les patriotes qui respectent nos institutions et les lois de notre pays, ceux qui défendent avec courage notre langue, nos usages et notre foi, j'en suis encore, monsieur l'Orateur, sachant que je ne fais que mon devoir de citoyen libre, comme doit l'être tout homme vivant sous l'égide du drapeau britannique.

Le débat qui se fait actuellement dans cette Chambre des communes du Canada est certainement le plus important depuis le grand acte de la Confédération. Si j'en saisis bien toute la portée, la mesure que nous avons à considérer en ce moment, doit faire entrer la politique de notre pays dans une phase tout à fait nouvelle. Aussi le Dominion du Canada tout entier a-t-il les yeux dirigés sur ceux qui ont en main ses destinées.

L'heure est solennelle, monsieur l'Orateur, et la partie que nous allons jouer intéresse non seulement les politiciens, mais elle intéresse surtout ceux qui sont appelés chaque jour à payer les taxes, à supporter le fardeau des impôts déjà lourds, en argent et, peut-être plus tard les autres impôts plus onéreux du sang, je veux parler de la classe ouvrière, de cette classe agricole qui peine et qui sue sang et eau pour faire vivre non seulement ceux qui lui sont chers, mais aussi les classes qui vivent à ses dépens. Si je regarde de tous côtés, dans cette enceinte, le nombre des vrais défenseurs de la classe ouvrière est très restreint. Que l'on retranche les professionnels de tous genres de cette Chambre, et l'on pourra malheureusement compter sur les doigts ce qui restera des gens d'affaires et des ouvriers.

Parmi les discours qui ont été prononcés le 29 mars 1909 pour ou contre la motion de l'honorable député de Toronto. J'en trouve un dans les débats de cette Chambre qui diffère très peu de ceux qui ont été prononcés dans la province de Québec par les nationalistes les plus ardents et cependant cet homme était dans les rangs de l'opposition actuelle et je ne sache pas que ces messieurs l'aient jamais répudié pour un des leurs au contraire, il était encore le candidat aux dernières élections générales. Je veux parler de l'honorable député du Yukon.—Je vais répéter une partie de son discours à nos adversaires afin qu'ils ne se scandalisent pas trop de ce que nous avons nous-mêmes dit dans la province de Québec.

Voici entre autres choses ce que disait M. Congdon, éputé du Yukon, dans un discours prononcé ici le 29 mars 1909:

Personne ne doute de l'attachement du Canada et de toutes les colonies de la Grande-Bretagne pour l'empire, et la question se résout à ceci: Que doivent faire les diverses parties de l'empire pour être en mesure, au moment critique et en temps opportun, de pouvoir aider le plus effectivement la métropole? Il est admis que le sentiment du militarisme ne règne pas au Canada, que ce sentiment est bien peu développé en ce qui concerne les établissements militaires, à moins naturellement que ces établissements de milices de terre et de mer soient absolument nécessaires pour la défense nationale et celle de l'empire. Le Canada a pour le moment d'autres placements plus avantageux à faire pour lui-même et pour l'empire que de dépenser son argent sur une marine de guerre et l'augmentation de son organization militaire. Si le Canada ambitionne de devenir une grande nation, une nation qui sera un élément de force pour l'Angleterre, aussi bien qu'un puissant rempart pour lui-même, je ne vois pas qu'elle puisse mieux faire que de continuer à développer ses forces et ses ressources pour devenir un facteur puissant dans l'empire anglais. Que faudrait-il faire si nous nous engagions à construire une flotte de guerre? Il faudrait prendre notre argent pour aller le dépenser ailleurs. Il me semble que le Parlement et le Gouvernement du Canada feraient bien mieux d'aider l'industrie de l'acier à l'Est

comme à l'Ouest, afin que nous soyons en état, plus tard, de construire nous-mêmes notre propre flotte. Vous ne réussirez jamais à induire la population canadienne à contribuer à des dépenses de ce genre, qui doivent se faire à l'étranger.

J'oserais dire que l'empire ne pourrait jamais s'exposer à un plus grand danger que celui qu'il courrait si nous nous engagions chaque année à donner un navire de guerre à l'Angleterre ou les moyens d'en construire un. Il en résulterait un conflit et des difficultés entre la métropole et le Dominion, que l'empire serait compromis. Je crois que la meilleure politique à adopter est celle que nous suivons présentement, et dont je ne vois aucune raison de nous départir. Cette politique consiste à être prêt, comme le Canada l'est toujours, à contribuer, autant que possible quand c'est nécessaire, à la défense de l'empire. Mais si nous nous engageons maintenant dans de grandes dépenses pour les fins d'une marine de guerre ou d'une milice considérable, nous retarderons tellement notre progrès que nous serons avant peu bien moins utiles à l'empire que nous le serions en laissant notre pays se développer et progresser comme à présent. Je ne vois rien dans les relations extérieures de la Grande-Bretagne qui justifie notre excitation. Un de nos grands publicistes a dit que de toutes les nations, nulle plus que l'Angleterre est susceptible de se laisser guider par l'imagination. Cette parole a été prononcée il y a deux siècles, et n'est pas moins vrai aujourd'hui, et c'est un plaisir et une satisfaction de voir que les Ecossais qui font partie du gouvernement anglais ne partagent pas le sentiment de panique qui s'est emparé de quelques music halls de Londres au sujet du danger supposé que court l'empire en ce moment.

J'ai écouté avec regret l'exorde du discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Je n'ai pu m'empêcher de penser que si quelque païen avait écouté cette tirade, il se serait cru en présence de quelque grand prêtre du pessimisme, chantant le libra du christianisme.

Si M. Congdon avait entendu le discours que l'honorable député de Toronto-nord a prononcé l'autre jour, il aurait certainement répété la même chose.

Il est possible que nous ayons des guerres, il est possible que nous ne puissions en prévenir la répétition, mais la population du Canada n'a pas de tendances belliqueuses, et les efforts des hommes publics devraient tendre non pas à enflammer les passions entre les peuples, non pas à provoquer les hostilitiés, mais à hâter le jour où la guerre cessera et sera considérée comme une antique et vaine pratique, et où les bâtiments de guerre seront des monuments de la démence des hommes.

On dit qu'il y a danger d'un conflit entre les deux grandes nations que sont l'Angleterre et l'Allemagne, l'Angleterre qui est, politiquement, le plus grand facteur de la liberté des peuples, l'Allemagne, le plus grand facteur de la liberté des peuples sous le rapport intellectuel et philosophique. Ce sont les deux nations les plus éclairées du globe, et pourquoi ce danger d'hostilités entre elle aujourd'hui? La faute en est-elle entièrement à l'Allemagne? N'est-ce pas plutôt dû à ce

M. BOULAY.

que ces deux nations s'insultent, que leurs journaux se lancent l'injure et le ridicule, les Anglais se moquant de la lourdeur allemande, et les Allemands de la lourdeur des Anglais, débitant toutes sortes de choses amusantes autant que blessantes, au lieu de se traiter avec courtoisie et de faire en sorte que la guerre soit impossible entre elles. Richter a dit que la Providence a donné aux Français l'empire de la terre, aux Anglais l'empire des mers et aux Allemands, l'empire de l'air. Je crois que personne s'attendra que l'Allemagne se contente de l'empire de l'air. Il ne faut pas oublier que l'Allemagne est un grand et important pays, un des plus grands peuples du monde moderne, et il n'est pas d'exemples dans l'histoire où une grande nation comme l'est aujourd'hui l'empire allemand se soit enfermée dans ses limites aussi restreintes, et n'ait tenté avec succès de trouver des débouchés pour sa population.

La Grande-Bretagne a des débouchés maintenant dans tout son vaste empire pour son surplus de population, et je ne vois rien de plus juste que l'Allemagne puisse, elle aussi, acquérir de tels débouchés pour le trop-plein de ses villes. Je crois que l'objet de l'Allemagne en créant sa marine de guerre est d'obtenir des débouchés, mais je suis certain qu'elle pourrait plus facilement atteindre cet objet en entamant des négociations avec les autres nations.

Je doute que les Canadiens cesseront jamais d'être patriotes, mais je suis sûr que leur patriotisme ne se traduira jamais par de l'hystérie.

Je ne sache pas que l'homme qui a prononcé ces paroles ait été qualifié de nationaliste, et cependant on n'a jamais entendu de telles paroles dans la province de Québec.

J'espère qu'ils continueront sous ce rapport, comme sous tous les autres rapports, à être gens de bon sens, et qu'en discutant cette question comme toutes les autres, ils ne perdront pas de vue l'intérêt personnel du foyer, compatible avec le sens du droit et de la raison. Il me semble que vous auriez aussi bien fait de demander au vieux défricheur qui abattait les bois francs de l'Ontario au temps de la hache de guerre et du couteau indien, d'acheter un uniforme et de s'enrégimenter pour la défense de ses bois francs, que de s'attendre à ce que le Canada abandonne le développement du pays, sa colonisation et l'exploitation de ses immenses ressources naturelles pour employer son énergie à former une puissante milice de terre et de mer. Si c'est ce que vous voulez faire au Canada, si c'est ce que vous demandez de faire immédiatement, vous détournez du Canada son plus fort courant d'accroissement de population.

J'ose affirmer que si l'Angleterre voulait adopter la politique des anciennes tribus, quand l'immigration commença, c'est-à-dire diviser la population par groupes de nobles et de roturiers, de riches et de pauvres, et ensuite tirer au sort pour savoir qui devra émigrer, nous prendrions avec plaisir un de ces groupes pour l'amener au Canada et tâcher d'élever encore un de ces ramparts de force pour l'empire anglais. Je crois qu'un plan rationnel comme celui-là vaudrait mille fois mieux pour l'empire anglais, ferait du Canada un bien plus puissant auxiliaire de l'empire anglais, que le projet de dépenser l'argent à

construire des dreadnoughts, et à faire un fla-fla et un étalage de galons militaires, comme le voudraient certaines gens au Canada. Non, la population du Canada ne se soumettra pas aux tambours et au pas de course du militarisme. Elle se défendra, mais elle est prête à courir un certain risque de ce côté. Tout homme doit courir le risque de perdre la vie ou ses biens, et l'un de nous peut être assassiné, mais cependant les autorités ne nous permettent pas de porter un fusil pour notre propre protection, et pourquoi une grande nation anglaise ou la nation canadienne ne courrait-elle pas également le risque?

J'aimerais autant être conquis par n'importe quelle nation, plutôt que d'être effrayé à mort, comme certains habitants de Londres voudraient que le Canada fut, par la crainte d'être conquis par une nation étrangère. Même si l'Angleterre perdait sa marine et si elle se trouvait dans un tel état qu'un habitant de la Nouvelle-Zélande put, du haut pont de Londres, voir l'épave de son vieux dreadnought échoué dans la Tamise, je ne crois pas que le Canada courrait le moindre danger d'une agression étrangère.

Quelques VOIX: Oh, oh.

M. CONGDON: J'espère que mes honorables collègues ne pensent pas que je prophétise un tel désastre, et si ceux qui ne sont pas de mon avis croient que je désire qu'une calamité semblable arrive à l'Angleterre, ils se trompent. Je citais simplement les paroles de lord Macauley, au sujet de cet habitant de la Nouvelle-Zélande, qui se tenait sur les ruines du pont de Londres. Tous ceux qui lisent l'histoire savent que des désastres de ce genre peuvent arriver au plus grand empire .

Eh! bien, je ne sache pas que dans la province de Québec ce que l'on qualifie de nationalistes aient prononcé de semblables paroles.

M. PAQUET: L'honorable député sait-il que M. Congdon, dont il vient de citer le discours de 1909, a voté en faveur de la marine de guerre du gouvernement Laurier?

M. BOULAY: J'ai lu son discours et l'on voit qu'il s'est prononcé carrément contre une telle politique. Pour ma part, je ne comprends pas comment des hommes peuvent parler d'une façon et voter de l'autre.

M. BELAND: Cela se voit.

M. BOULAY: Ceci est arrivé non pas à un partisan de l'administration actuelle, mais à un de vos amis.

Pour moi qui suis né parmi la classe agricole de mon comté, qui ai grandi en partageant ses misères et ses chagrins comme son bonheur, je dois prendre ici sa défense, ses intérêts et réfléter ses idées. J'ai appris à connaître le cultivateur et le journalier dans son humble chaumière, je connais ses habitudes dans leurs plus minutieux détails, j'ai vécu sa vie et je sais ce qu'il en coûte de sueurs péniblement versées pour subvenir à tous les besoins d'une famille canadienne, et je vous déclare que cette classe de notre population dans la province de Québec—et je crois en général dans tout le pays—est opposée à tout ce qui comporte des armements militaires. Pendant que les vieux peuples de l'Europe gémissent, sont écrasés sous le fardeau des impôts, sont décimés moralement et physiquement par la conscription, désertent par milliers le sol qui les a vus naître pour respirer un peu de liberté, nous, depuis cent soixante ans, à l'ombre du drapeau britannique, nous nous sommes développés, agrandis et multipliés. Nous avons accompli cette œuvre nationale sans tirer un seul coup de canon, sans construire un seul vaisseau de guerre, sans forcer les portes du foyer paternel pour y arracher un seul soldat, sans jamais briser un cœur maternel ni un foyer conjugal. Pourquoi rompre ces habitudes de paix et de bonheur?

Pourquoi tromper ces immigrants qui nous arrivent par milliers chaque année quittant leur pays natal pour venir au Canada respirer l'air de la liberté?

Ce qui n'était considéré qu'une échaffourée le 29 mars 1909 a donné lieu à l'émanation d'une politique qui doit produire des actes réels de la plus haute portée.

Nous allons donc nous lancer dans les dépenses énormes occasionnées par le gouffre du militarisme, sous lequel gémissent tous les peuples de la vieille Europe. Avons-nous mission, avons-nous reçu du peuple mandat à l'effet de donner à notre pays une orientation tout à fait nouvelle?

Pour ma part, je suis prêt à répondre que non; les seuls hommes qui pourront répondre affirmativement se trouvent ceux-là seuls qu'appartiennent au parti libéral dans la province de Québec. Dans notre province, nous avons fait la lutte électorale sur ce terrain brûlant de la marine ou d'une contribution à l'empire, mais dans les autres provinces du Dominion les deux partis ont rivalisé d'habilité pour cacher au peuple cette grande question et les députés élus par ces provinces, n'ont pas reçu mission de venir aujourd'hui entamer ce grand sujet du militarisme qu'on l'appelle contribution, ou marine de guerre. Si le parti libéral de la province de Québec a reçu mission aux dernières élections de discuter ici cette question de la marine, ce même parti est aussi responsable de l'état d'esprit que nous trouvons dans cette province. En effet, si je parcours les débats de cette Chambre en 1902, j'y relève la proposition suivante énoncée par celui qui était alors le chef du Gouvernement et aujourd'hui chef de l'opposition, (sir Wilfrid Laurier). Mais la politique contemporaine, dit-il, comprend tant à l'étranger et en Angleterre qu'au Canada, et même peut-être dans cette Chambre une certaine école qui ne désirerait rien tant que de plonger le Canada dans ce gouf-

fre du militarisme qui fait maintenant le fléau de toute l'Europe. Je ne suis pas en faveur d'une telle politique.

Si l'on met ces paroles de 1902 en regard de la résolution de 1909, en regard du fameux bill de la marine de 1910, l'on ne peut s'empêcher de s'écrier: Hélas! quelle contradiction ! Le parti libéral de 1902 n'est plus celui de 1909 et 1910. Deux hommes sont sortis des rangs de ce parti et sont restés conséquents avec les premières déclarations de leur chef. Quoiqu'on en dise maintenant en essayant de les ridiculiser de côté et d'autre, l'histoire impartiale dira que ces hommes-là seuls n'ont pas changé de principes. Ils ont pu commettre des erreurs—qui n'en commet pas? —mais ils ont eu au moins le courage de dire tout haut ce qu'ils pensaient tout bas. Bourassa et Lavergne ont alors inauguré dans la province de Québec un mouvement sanctionné par la masse du peuple et dont le dernier acte va sans doute se dérouler présentement dans cette Chambre. Certains autres personnages politiques ont plus tard emboîté le pas derrière ces deux hommes et préconisé non seulement dans cette Chambre, mais dans des assemblées publiques, la même doctrine qu'ils ont ensuite fait sanctionner par le peuple d'une manière retentissante.

J'ai parcouru mon comté en disant la même chose.

Nous qui habitons ce pays depuis plus de trois cents ans, n'avons-nous pas le droit d'exprimer nos vues? nous qui avons payé et payons les taxes de l'argent et du sang, nous pouvons dire avec le poète:

Nous sommes des fils de guerriers,
Et nos pères, pleins de vaillance,
Vinrent au bord d'un fleuve immense
Planter leurs étendards altiers.
Durant un siècle, sur nos plages
Ces lutteurs au bras redouté
Pour la France et la chrétienté
Déployèrent tous les courages.

Debout, Canadiens français!
Luttons comme ont lutté nos pères!
Au milieu de races prospères,
Déroulons au vent du progrès,
Qui souffle à travers les forêts,
Nos vieilles et saintes bannières
Luttons comme ont lutté nos pères?
Debout, Canadiens français!

.. ..

grande masse du peuple du Dominion ne veut pas.

L'honorable député d'Assiniboine (M. Turriff), qui n'est pas un nationaliste, que je sache, admet lui-même dans son discours que son comté est en grande partie opposé aux armements lorsqu'il dit:

Je suis certain que si mes électeurs étaient consultés séparément, on en trouverait un grand nombre opposés à toute marine quelconque.

L'on affirme que l'Angleterre a besoin d'aide subsitantiel. Je ne suis pas prêt d'admettre que l'Angleterre soit en banqueroute lorsqu'elle nous a fourni les millions dont nous avons besoin pour le développement de nos industries. Je ne suis pas prêt d'admettre non plus que celle dont le drapeau flotte sur des empires immenses, que celle qui a pu vaincre grâce à la force de sa flotte, la plus fière et la plus vaillante nation de l'Europe, je veux dire la France, sur cette terre même du Canada, en soit réduite à demander l'aide de ses colonies. La flotte Anglaise a eu des jours plus sombres que ceux que nous traversons et elle a, comme à Trafalgar, toujours anéanti ses plus redoutables ennemis.

Les millions que nous allons donner, nous les emprunterons ces 35 millions où? Précisément en Angleterre.

Messieurs de l'opposition, vous demandez la construction d'une flotte de guerre. Vous savez qu'il faut des soldats pour manœuvrer ces canons et ces vaisseaux. Vous en avez fait l'expérience avec le "Niobé" et le "Rainbow". Combien de recrues avez-vous trouvé dans le pays? Combien d'avocats, de docteurs et de professionnels de tous genres se sont engagés comme soldats ou matelots?

Oh ces avocats du militarisme, ce ne seront pas les plus braves lorsque viendra le moment de l'action, mais ce sera encore la classe ouvrière et agricole qui paiera de son sang les discours impérialistes du jour.

Combien de déserteurs avez-vous eu dans les rangs du petit nombre de recrues que vous avez trouvés? Si nous devons avoir une politique navale celle du Gouvernement actuelle est de beaucoup la meilleure parce qu'elle ne comporte pas au moins aucune conscription forcée de notre jeunesse.

Si l'Angleterre a besoin d'hommes, qu'elle le dise, et je suis sûr que nombre de nos jeunes gens, comme en 1775, comme en 1812, 1813 et 1814, comme lors de la guerre du Sud-Africain, seront fiers de répondre à l'appel volontaire qui leur sera fait.

Nous ne voulons pas d'une loi de conscription forcée que nous aurions immédiatement après la construction des deux flottes de l'honorable chef de l'opposition. Nous voulons vivre en paix avec nos voisins, nous voulons dire avec le poète Chapman:

Le sang ne rougit plus nos prés;
L'astre du travail y flamboie,
Et sur tous nos foyers en joie
La paix répand ses fruits dorés.
L'espoir de ses rayons inonde
Tous les cœurs et tous les cerveaux...
Demain nous serons les rivaux
Des grands peuples de l'ancien monde.
Debout, Canadiens français!

Pendant que les sages des vieilles nations organisent des congrès pour un désarmement général, est-ce le temps de bâtir des flottes de guerre? Le vieil axiome latin: si vis pacem para bellum n'a plus son application. Qui pousse les armements et les constructions des navires de guerre? Les millionnaires propriétaires des usines et fonderies de canons et chantiers maritimes.

Que la diplomatie anglaise nous demande l'aide de nos millions pour éviter de delier les cordons de sa bourse je n'en doute pas. Mais au point de vue pratique que nous restera-t-il, en retour du don que nous voulons faire? Une dette de 400 millions; des chemins de fer à bâtir, des canaux à creuser, des industries sans nombre à développer qui attendent en vain le secours de nos capitaux. L'honorable député de Toronto, a cru, le 29 mars 1909, rendre à la couronne impériale un service signalé et donner une forme concrète aux idées qu'il avait déjà émises en cette Chambre. Il croit encore de son devoir aujourd'hui de soutenir les mêmes doctrines, de lancer le pays dans une politique nouvelle sans son approbation, je crois qu'il se trompe et qu'il n'atteindra pas le but visé. L'honorable député de Toronto n'est pas impeccable, il s'est déjà trompé et je crois qu'il se trompe encore aujourd'hui. Loin de resserrer les liens qui nous unissent à l'empire britannique la politique nouvelle, qu'elle s'appelle, marine de guerre ou contribution de 35 millions, n'aura pour effet que d'aboutir à quoi? à l'indépendance du Canada, si on ne s'arrête pas en chemin.

Nous n'avons pas d'argent pour nos canaux, nous n'avons pas d'argent pour bâtir nos grandes routes nationales, et nous sommes assez riches pour faire des légers présents de 35 millions de piastres à des gens qui sont plus riches que nous! Voilà une énigme que je ne peux pas comprendre et que le peuple de ce pays ne comprendra pas et que les générations futures à qui nous lèguerons cette politique nouvelle ne comprendront jamais.

Nous disions durant la campagne mémorable de Drummond-et-Arthabaska à la quelle j'ai eu l'honneur de prendre part, en bon soldat, que nos enfants maudiront le jour et l'heure où leurs ancêtres leur auront imposé le fardeau du militarisme, et je suis encore prêt à répéter la même chose.

Si nous voulons aider efficacement l'Angleterre, fortifions nos ports; construisons

des forts et armons-nous si l'on veut en vue d'une invasion par une flotte étrangère, mais n'allons pas faire le jeu puéril du cultivateur aidant son voisin à ensemencer son champ avant de labourer le sien. Nous n'avons pas un seul fort le long des rives du Saint-Larent, nos frontières sont à la merci d'un coup de main, pas une seule forteresse n'a été bâtie, et nous avons le moyen de faire des cadeaux. Si l'on veut aider l'Angleterre et notre pays, mettons nos havres et nos voies maritimes à l'abri d'un coup de main, préparons la défense de nos côte d'une manière efficace, notre argent restera au pays et nous aurons accompli une œuvre patriotique. Advenant le cas de la défaite de la flotte anglaise, ce que je considère impossible, en quelle posture serions-nous pour arrêter la course d'une flotte ennemie remontant le Saint-Laurent? Nous serions tout à fait impuissants pour arrêter la marche d'un seul vaisseau de guerre qui pourrait semer la mort et la désolation sur nos côtes selon ses caprices sans que le Canada puisse tirer un seul coup de canon pour sa défense.

Il y a un proverbe vieux comme le monde qui dit: "Charité bien ordonnée commence par soi-même". Mettons-le en pratique pour notre pays. D'ailleurs nous sommes rendus à une époque où il faut nous considérer non pas comme des vassaux, mais comme une nation et en conséquence nous devons nous préparer à figurer bientôt comme nation pacifique. Le souffle de liberté qui a parcouru le vieux monde s'infiltre au Canada et les liens qui font de nous une colonie peuvent se briser d'un jour à l'autre et soyons prêts pour ce jour mémorable.

Espérons que le tout s'opérera sans aucune effusion de sang comme la chose est arrivée lors de la séparation de la Norvège et de la Suède—si cette commotion doit se produire—mais, ce n'est pas là le vœu de la province de Québec. Nous aimons nos institutions actuelles et tenons à les conserver.

Il y a encore un autre motif qui guide la ligne de conduite que je me suis tracée, c'est que dans cette discussion tout homme sérieux doit avoir des principes. J'ai blâmé le parti libéral et surtout ses chefs d'avoir violé toutes ses promesses électorales, de s'être emparé du programme conservateur en 1896 en laissant de côté celui qu'ils avaient prêché pendant dix-huit ans; d'avoir fait volte-face complète sur cette question des armements militaires, d'avoir décidé les plus grandes entreprises sans en soufler mot au peuple. J'ai aussi prétendu que le peuple est le souverain dans ce pays, que lui seul peut diriger ses destinées par son vote le jour des élections, or, si l'on ne le consulte pas, comment peut-il juger? Comment peut-il se prononcer avec connaissance de cause, si les politiciens lui cachent ce qu'ils veulent?

Certains orateurs ont affirmé que nous avions renié comme chef l'honorable R. L. Borden durant la dernière campagne électorale. Loin de là, messieurs, nous avons toujours reconnu et reconnaissons encore pour chef cet homme distingué qui préside aux destinées de notre pays, et si nous n'approuvons pas ses manières de voir dans la question actuelle ceci ne nous empêche pas de reconnaître en lui l'homme sincère, l'homme honnête et droit qui mérite la confiance que le pays lui a témoignée le 21 septembre 1911.

Le don pur et simple de 35 millions est une bagatelle comparée à la construction de deux flottes de guerre stationnant l'une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique, tel que le veut le parti libéral tout entier, (apparemment du moins) et tel que l'a déclaré l'honorable chef de l'opposition dans son discours du 11 décembre 1912. Si nous devons choisir entre deux maux, la contribution du montant ci-dessus est certainement le moindre. Nous avons de plus l'assurance par notre Gouvernement que rien de plus ne sera fait tant que le peuple du pays ne se sera pas prononcé sur son opportunité. Ce qui veut dire que la présente contribution ne constituera pas un précédent pour faire un semblable don une autre année.

J'ai blâmé le parti libéral d'avoir jeté les millions du pays à droite et à gauche sans en dire un mot au peuple dans les luttes électorales, et ce que j'ai blâmé chez mes adversaires, je ne suis pas prêt à l'approuver chez mes amis. Que l'on donne au peuple du Canada l'occasion de se prononcer sur l'opportunité d'un semblable cadeau, et quel que soit le verdict du peuple, ma promesse sera remplie et les citoyens de mon comté et de tout le pays seront satisfaits. La province de Québec, pas plus que les autres provinces, ne s'oppose à assumer ses propres responsabilités ni à accomplir ses devoirs sociaux, mais en vertu de nos institutions démocratiques, le peuple seul est le maître, c'est lui qui paie non seulement l'impôt de l'argent, mais aussi, l'impôt précieux du sang; à lui donc appartient de décider du sort de ces grandes questions appelées à révolutionner notre avenir national.

Il est des moments dans la vie ou l'homme sent des devoirs impérieux à accomplir, et parmi ces devoirs, il n'y en a pas de plus impérieux que celui de sauver son honneur.

J'ai été élu dans mon comté pour venir en cette Chambre m'opposer au vote d'une contribution pour une marine de guerre, pour demander le rappel de cette fameuse loi de la marine, et, je tiens à remplir fièrement et fidèlement mon mandat. Je tiens à léguer à ma famille, et à mes électeurs

non pas des honneurs, mais l'honneur et le respect de la foi jurée à mes commettants. Il en coûte parfois de se séparer de ses amis. Ayant fait les luttes du parti plus de 25 ans, restant fidèle à ce même parti pendant que tant d'autres lui tournaient le dos, restant fidèle à ce même parti dans ces jours sombres et malheureux, j'ai droit aujourd'hui de dire à ce même parti ce que je pense et de m'opposer à un acte que je considère une violation flagrante des droits du peuple. Pour ma part, je ne me sens pas mission pour voter le montant que l'on nous demande sans que le peuple soit consulté et j'appuierai l'amendement proposé hier soir par le député de Joliette (M. Guilbault) en faveur d'un plébiscite.

M. L. P. PACAUD (Mégantic): Monsieur l'Orateur, cette question de défense qui fait le sujet de ce débat, est importante, non seulement à cause du fardeau qu'elle imposera au pays, mais importante par-dessus tout à cause de ses conséquences sérieuses pour l'avenir. Elle nous intéresse et avec raison, à un double point de vue, comme Canadiens et comme sujets anglais. Ce double caractère, si je puis l'appeler ainsi, comporte certaines obligations définies, dont la principale, je crois, est la protection du Canada et de son commerce grandissant au moyen de la création immédiate d'une marine canadienne, qui a été, monsieur l'Orateur, dès le premier jour où cette question a été soumise au Parlement il y a quatre ans, et est encore aujourd'hui la politique du parti libéral. Lors des élections générales de 1911, cette politique a été violemment attaquée par les deux factions du parti conservateur. Il ne faut pas perdre de vue ce que diraient alors les honorables membres de la droite, si nous voulons mieux comprendre la véritable signification du changement rapide qui s'est opéré dans leurs idées et qui les a amenés à accepter ce projet de loi, que, j'en suis convaincu, monsieur l'Orateur, pas un Canadien véritablement sincère n'approuve.

La faction impérialiste du parti conservateur n'a parlé, si je suis bien renseigné, dans les provinces en dehors de la province de Québec, qu'incidemment de la marine lors des dernières élections; la réciprocité était son thème principal. Néanmoins cette question de la défense navale a aussi occupé son attention. Cette faction ne condamnait pas tant le principe d'une marine canadienne—elle n'aurait pas osé le faire—que ce qu'elle appelait l'insuffisance de notre programme naval, tel que proposé par l'ancien gouvernement, et ce qu'elle appelait la tendance à séparer nos forces navales de celles de la mère patrie.

Que se passait-il pendant ce temps dans la province de Québec? L'aile nationaliste du parti conservateur, aile représentée aujourd'hui dans le Gouvernement actuel par l'honorable directeur général des Postes, le ministre du Revenu de l'intérieur, et le secrétaire d'Etat, attaquait violemment la création d'une marine canadienne que proposait le parti libéral.

Les Nationalistes ne voulaient d'aucun plan de défense navale. Ils condamnaient avec une égale force la proposition des deux partis, et refusaient d'accepter soit le principe d'une marine locale, soit le principe d'une contribution. Mais ils allaient encore plus loin que cela, et se proclamant les champions de l'autonomie canadienne. Ils parcoururent la province de Québec, accusèrent le très honorable chef de l'opposition d'avoir sacrifié l'autonomie du Canada, parce que la loi navale contenait un article permettant au Gouverneur en conseil, avec l'approbation du parlement, d'envoyer la marine canadienne à l'aide de l'empire dans un cas de besoin. Cet article qui aurait dû unir tous les patriotes canadiens, pour la double raison qu'il nous permettait à nous, Canadiens, de conserver intact le principe de gouvernement responsable qui nous est aujourd'hui plus cher que jamais, et qu'il nous permettait aussi, en sujets loyaux, de faire notre devoir envers l'empire, cet article, dis-je, a fourni aux Nationalistes de Québec leur cri de bataille dans leurs efforts anti-nationaux pour soulever les Canadiens-français. Le cri de la marine, canadienne en temps de paix, et impériale en temps de guerre, a été lancé dans toutes les assemblées électorales dans la province de Québec. Mais malheureusement pour nous, Canadiens-français, heureusement pour tout le Canada, ce cri n'a pas eu chez la majorité des électeurs de cette province l'écho qu'espéraient ceux qui le lançaient. Les Canadiens-français, fidèles aux meilleures traditions de leur race, ne se sont pas laissés égarer. Sincèrement attachés aux institutions politiques du Canada, ils ont bien vite compris et approuvé une politique qui aurait placé la marine canadienne sous l'empire du Gouvernement canadien. Ils ont aussi compris et approuvé avec une égale force la politique du très honorable chef de l'opposition lorsqu'il a inséré dans la loi navale un article donnant au parlement le droit de dire dans un moment de péril, que l'empire britannique ne tombera pas, si l'aide du Canada peut l'en empêcher.

Finalement, monsieur l'Orateur, les nationalistes promirent aux électeurs de la province de Québec que s'ils élisaient vingt nationalistes, ce nombre était suffisant pour forcer tout Gouvernement à consulter le peuple sur une question aussi importante. Telle était l'attitude des honorables députés qui appartiennent au parti nationaliste. Ils ont répandu leurs idées dans la province de Québec. Ils ont prétendu que seuls ils étaient indépendants; qu'ils possédaient seuls assez de courage pour s'élever au-dessus des exigences de parti et dire ouvertement ce qu'ils pensaient. Eux seuls étaient capables de forcer un gouverne-

ment, libéral ou conservateur, à consulter le peuple sur cette question. C'est au moyen de ces promesses qu'ils sont entrés dans cette Chambre, et que trois d'entre eux sont devenus membres du Gouvernement actuel. Qu'ont-ils fait, monsieur l'Orateur, depuis le commencement de ce débat? Ces mêmes honorables députés qui devaient attaquer non seulement le Gouvernement, mais aussi l'opposition, avec tant de vigueur qu'ils les forceraient à en appeler au peuple, ces grands champions du nationalisme se sont tenus cois. C'était bien mal commencé.

Leur second pas a été de voter unanimement contre le sous-amendement de l'honorable député de Maisonneuve, qui aurait eu l'effet, s'il avait été adopté, de soumettre les deux propositions au peuple. Le troisième pas est un amendement proposé par l'honorable député de Joliette qui demande un appel au pays par voix de plébiscite, bien que cet honorable député ait voté contre une proposition semblable quelques instants auparavant, et que vous avez décidé, monsieur l'Orateur, que l'amendement n'était pas régulier, parce qu'il était en substance semblable au sous-amendement de l'honorable député de Maisonneuve. ,Nous avons maintenant devant nous, monsieur l'Orateur, un autre sous-amendement proposé par l'honorable député de Joliette demandant un appel au pays par voie de plébisciste. C'est, monsieur l'Orateur, vouloir jouer avec une grande question d'importance nationale. Le seul moyen constitutionnel que nous avons, monsieur l'Orateur, pour connaître la volonté du peuple est une élection générale. Que le Gouvernement soumette sa politique au peuple lequel décidera.

Nous avons du moins la satisfaction de connaître le véritable caractère du nationaliste. Le nationalisme de nos honorables amis de la droite est venu au monde sous de fausses couleurs; il a perdu toute faveur aujourd'hui; il sera écrasé et annihilé à la première occasion. L'ancien gouvernement a eu à faire face, aux dernières élections, à une attaque venant de deux côtés opposés. Dans la province de Québec, les nationalistes ne voulaient d'aucune défense navale; dans l'Ontario le parti conservateur demandait une marine plus considérable. Nous avons entendu cet après-midi l'honorable député de Calgary, un impérialiste ardent, dire ce qu'il pensait au sujet de la destinée future du Canada. Je ne le suivrai pas sur ce terrain, mais je ferai remarquer seulement que lorsqu'il portait ses coups les plus rudes aux nationalistes, ceux-ci applaudissaient à coups redoublés. Quel spectacle! Il me suffira d'en conclure que l'alliance entre les nationalistes et les impérialistes existe toujours, et bien qu'elles prêchent une doctrine différente, ces deux factions sont encore unies et désirent vivement maintenir le parti conservateur au pouvoir.

Le gouvernement actuel est au pouvoir depuis bientôt deux ans. Dans ses rangs on trouve des ministres qui représentent les deux ailes du parti. Ils ont à résoudre le plus grand problème qui ait jamais été soumis à ce parlement depuis la confédération, et l'on espère qu'un cabinet divisé contre lui-même va réussir dans cette tâche. Naturellement le peuple a attendu avec anxiété et je puis ajouter, avec beaucoup de curiosité, pour voir quelle serait la réponse de ce gouvernement nationaliste-jingo, quelle décision couronnerait ses efforts, et quelle solution il proposerait. La réponse est arrivée enfin. Nous l'avons eue sous forme d'une résolution qui a été adoptée par cette Chambre et dans ce bill que nous citons présentement, ainsi que dans les discours prononcés par les honorables membres du Gouvernement pour expliquer la loi et ses conséquences. Nous pouvons diviser la réponse en trois parties:

Premièrement, le Gouvernement n'a pas encore de politique arrêtée;

Deuxièmement, le Gouvernement propose, en attendant, une mesure d'urgence qui coûtera $35,000,000 aux contribuables du Canada;

Troisièmement, le Gouvernement a mis à l'étude une politique navale permanente, mais il refuse de dire maintenant au pays quelle sera cette politique, si elle se résoudra en une marine canadienne ou en une contribution périodique.

Il n'est pas surprenant, monsieur l'Orateur, que le peuple soit désappointé et mécontent. L'alliance des impérialistes et des nationalistes a été pesée dans la balance et trouvée trop légère, et le Gouvernement ne peut même pas espérer qu'on lui fasse la charité de croireà ses bonnes intentions. Le cri général dans le pays est en faveur d'une élection générale immédiate. Le parti libéral s'est déclaré prêt à rencontrer ses adversaires. La Chambre est présentement saisie d'un amendement proposé par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) qui demande le remaniement des comtés et l'appel au peuple. Les honorables membres de la droite ont voté il y a quelques années contre un amendement demandant un appel au peuple sur cette question. L'honorable directeur général des Postes, lorsqu'il est entré dans le cabinet actuel, a dit aux électeurs du comté de Québec, qu'ils seraient consultés sur cette question. Votera-t-il en faveur de l'amendement de l'honorable député d'Assiniboïa? Cet amendement lui offre au moins l'occasion de racheter sa promesse. Le fera-t-il?

Monsieur l'Orateur, nous discutons pour savoir si nous devons accorder $35,000,000 comme contribution d'urgence au trésor impérial. Le très honorable chef de l'opposition a déclaré, au nom du parti libéral,

que s'il y avait urgence, nous voterions avec plaisir l'argent demandé, et davantage si c'était nécessaire. La question se résume donc à savoir s'il y a urgence ou non. Il incombait au gouvernement de démontrer qu'il y avait urgence. L'a-t-il fait? A mon avis, monsieur l'Orateur, il a absolument failli à la tâche.

Le Gouvernement fait reposer sa cause entièrement sur un mémoire de l'amirauté. Ce mémoire a été épluché à fond pendant le cours de ce débat; chacune des lignes qu'il renferme a été examinée de près. Je n'ai pas l'intention de répéter en détail les arguments que l'on a avancés en faveur de la proposition du parti libéral. Cependant, monsieur l'Orateur, permettez-moi de vous signaler ce qui me semble le plus remarquable dans tout ce document. On ne trouve nulle part dans ce mémoire un mot donnant à penser qu'il existe une crise. Le premier ministre de l'Angleterre et les membres de son cabinet nous assurent qu'il n'en existe point. Mais, supposons pour les fins du raisonnement, quoique personne dans cette Chambre ne le croie, que nous ayons été trompés par les grands politiques de l'Angleterre et qu'il existe vraiment une crise. Les membres de la droite nous disent que le danger se trouve dans la mer du Nord. C'est la raison qu'ils invoquent pour nous faire abandonner l'idée d'une marine locale et nous engager à mettre nos dreadnoughts projetés dans les eaux nationales anglaises. Comment se fait-il donc, monsieur l'Orateur, je vous le demande, que le peuple anglais ne soit pas ému à l'annonce d'un danger que des Canadiens à 3,000 milles de là assurent exister à sa porte? Comment se fait-il qu'en Angleterre, au cœur même de l'empire, précisément au lieu où le danger semble exister, on poursuit lentement mais sûrement la réalisation des grandes réformes sociales qui, pour le peuple anglais, sont d'une importance de premier ordre, alors que, chez nous, on ne parle que de crise? Comment se fait-il, s'il existe vraiment une crise, et puisque l'argent, comme chacun l'admet, est à la base des forces navales, que l'Angleterre, qui est la nation la plus riche du monde, ne pousse pas et n'ait pas poussé plus loin le soin de sa sécurité. Le gouvernement anglais a payé ses dépenses navales à même son revenu courant, tandis que les autres pays d'Europe ont dû y faire face au moyen d'emprunts. Mais cette crise, on n'y croit pas, et on nous le dit nettement dans le paragraphe 9 du mémoire:

Quelque décision que prenne le Canada dans la présente occurrence, la Grande-Bretagne ne faillira dans aucune circonstance à son devoir envers ses possessions d'outre-mer.

Elle a jusqu'à présent réussi à tenir tête, seule et sans aide, aux plus formidables coalitions, et, par une sage politique et d'énergiques efforts, elle est encore capable de veiller aux intérêts vitaux de l'empire et les préserver.

Ce paragraphe comprend deux parties: la première, où l'amirauté nous annonce son intention de ne pas faillir à son devoir envers les colonies autonomes; la seconde, où elle nous assure être capable de mettre à effet l'intention qu'elle a de nous protéger. Aucun signe dans tout cela d'une crise, monsieur l'Orateur. Mais, les membres de la droite insistent en nous disant que l'amirauté a sollicité le don de trois dreadnoughts. L'amirauté, monsieur l'Orateur, ne pouvait répondre autrement à la question que lui posait le ministre des Postes du Canada·

Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait le plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide comprenne la fourniture d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Il ne pouvait y avoir qu'une réponse à cela. Vous désirez nous donner une aide immédiate; eh bien, donnez-nous de l'argent ou des navires de guerre. Autrement, rien qui fasse penser à une crise à l'heure qu'il est; rien, ni directement ni indirectement. L'amirauté n'a pas pu exprimer d'opinion sur l'opportunité d'une marine canadienne ou de quelqu'autre mode de contribution; il ne lui a même pas été donné une occasion de le faire. Si cette occasion lui avait été fournie, je soutiens, monsieur l'Orateur, qu'elle aurait refusé de se contredire; elle aurait répondu, comme en 1909, que la stratégie n'était pas seule à considérer, mais que le sentiment national des diverses colonies autonomes avait le pas sur toute autre considération. Je soutiens pareillement, monsieur l'Orateur, qu'à défaut d'une crise, il n'appartient pas à l'amirauté de dire quelle sera la politique du Canada, et que ce droit appartient uniquement au peuple de ce pays. Ces paroles de l'amirauté sont, monsieur l'Orateur, si claires et si convainquantes, le peuple du Canada les a si bien comprises, que le ministre du Commerce et de l'Industrie, voyant que l'on faisait la sourde oreille à cette prétention de l'existence d'une crise, que, par tout le pays, on ridiculisait la chose, décida qu'il était temps de laisser tomber ce mot de crise. Il le fit sans hésitation, et, dans sa harangue prononcée au cours de ce débat, le mot nouveau, celui qui devait servir à peindre la présente situation, ça été le mot "besoin". Après avoir débuté par une contribution d'urgence qui devait faire l'objet de nos débats, voici qu'à mi-chemin, le ministre du Commerce et de l'Industrie vient heureusement chasser de nos esprits la pensée même d'une crise. Chose étrange, cependant, quoiqu'il n'y ait plus de crise, on nous laisse tout de même avec la perspecti-

ve d'une contribution sur les bras. Espérons toutefois qu'il nous sera encore possible d'éviter le ridicule de cette façon de résoudre une grand problème national. Oui, monsieur l'Orateur, je suis fermement convaincu, et je dois à ceux que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, d'exprimer spontanément mon opinion à ce sujet, que l'Angleterre n'a besoin ni de notre argent ni de nos vaisseaux. C'est notre coopération à la défense de l'empire dont elle a besoin. Ce qu'elle demande aux colonies autonomes, ce n'est pas de l'aide chez elle; elle est fort capable de se défendre dans les eaux qui l'entourent; mais l'obligation du moment, c'est de créer par tout l'empire des centres de force, d'organiser sans délai au Canada une marine de guerre, dont la principale fonction serait de protéger cette partie de l'empire.

Pourquoi donc, monsieur l'Orateur, le Gouvernement persiste-t-il dans la ligne de conduite qu'il suit dans le moment? La réponse est facile à trouver. Incapables de se mettre d'accord sur une politique navale permanente, nos ministres doivent ou se cramponner à cette mesure que l'on nous propose et qui n'est pas une politique, ou faire face à une crise sérieuse au sein du cabinet. Une courte revue des diverses attitudes du parti sur cette question démontrera clairement ce que j'avance. Le 29 mars 1909, une résolution était présentée par un des chefs de ce parti, qui est aujourd'hui le ministre du Commerce et de l'Industrie, et elle était unanimement agréée par les deux partis politiques. Le Canada, par ses représentants, se prononça alors pour une marine de guerre canadienne, et condamna le principe d'une contribution régulière et périodique. Le présent premier ministre du Canada a même voulu que le mot "prompte" fût ajouté aux mots "organisation d'un service naval canadien". Sept mois après l'adoption de cette résolution, il se rend, en octobre 1909, à Halifax, où, ayant toujours les mêmes opinions qu'au mois de mars, il prophétise pour sa province natale de la Nouvelle-Ecosse une ère nouvelle de prospérité, grâce à la reprise de l'industrie des constructions navales que va nécessairement encourager, selon lui, l'établissement de cette flotte. Notons pour 1910 l'adoption par l'ancien gouvernement de la loi navale dans le sens suggéré par la résolution de 1909, et l'alliance des conservateurs avec les nationalistes de la province de Québec, qui condamnaient avec une égale force la politique d'une marine canadienne et celle d'une contribution quelconque. Le chef du Gouvernement avait à choisir entre les principes qu'il énonçait au mois de mars 1909 et une rupture de son alliance avec les nationalistes. Ne voulant pas se séparer de ceux-ci, il abandonna l'idée d'une marine canadienne. Pour retenir ses alliés, pour plaire également à ses amis nationalistes et aux chauvins qui l'entouraient, il lui fallut faire un compromis: promettre à ces derniers une contribution d'urgence et aux nationalistes un plébiscite. De cette double promesse est découlée la demande que l'on nous fait aujourd'hui de voter des fonds à la Grande-Bretagne, bien qu'il n'existe aucune crise; et le peuple du Canada, à qui l'on avait fait croire qu'il serait consulté, est complètement oublié par la présente administration. Le chef des nationalistes, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), remet son portefeuille, et la raison qu'il en donne, dans sa lettre de démission, est précisément que le peuple ne sera pas consulté sur ce projet de contribution.

Me sera-t-il permis de vous demander, monsieur l'Orateur, comment il se fait que l'honorable député de Jacques-Cartier se sente l'obligation de résigner son siège dans le cabinet et que le directeur général des Postes (M. Pelletier) continue tout à son aise de siéger sur les bancs ministériels? Parlant à Montmagny le 3 octobre 1911, au sortir des élections générales, voici comment il s'exprimait:

> On me dit que je vais être ministre, je n'en sais rien, n'ayant pas encore été appelé par M. Borden à faire partie de son cabinet. A tout événement, je ne serai ministre qu'en suivant la ligne de conduite qui m'a été tracée par M. Monk.

L'honorable député de Jacques-Cartier donne sa démission, et j'aimerais à savoir par quel procédé de raisonnement le ministre des Postes espère pouvoir persuader aux habitants de la province de Québec que son devoir a été de rester en fonctions. Il a parlé au cours de ce débat, mais pas un mot de lui qui explique aux habitants de la province de Québec pourquoi il n'a pas suivi "la ligne de conduite qui lui avait été tracée par M. Monk."

Voilà, monsieur l'Orateur, quel est le passé du parti tory sur cette importante question. Je crois que c'est le devoir d'une opposition d'observer avec vigilance ces extraordinaires changements d'opinion chez les membres de la droite et de les dénoncer en toute circonstance.

Examinons maintenant la politique du parti libéral. Les libéraux ont voté unanimement pour la résolution du 29 mars 1909, qui favorisait l'établissement d'une marine canadienne, et, en 1910, le projet sur la marine devenait loi. Que disent-ils aujourd'hui: —il y a quatre ans, disent-ils, nous étions en faveur d'une marine canadienne. Les circonstances qui ont alors déterminé notre action n'ont pas changé, nous restons fidèles à notre opinion, et voici que le mémoire de l'amirauté vient nous convaincre de l'absence d'une crise. Autrement, nous n'aurions pas hésité à faire notre part dans un moment de besoin. Nous tenons pour une marine canadienne sur laquelle le gouvernement du Canada aura tout empire.

C'est là, comme je la comprends, la politique du parti libéral. Cette politique est inscrite dans l'amendement qu'a proposé le très honorable chef de l'opposition au commencement de ce débat, et c'est, je le crois sincèrement, la seule politique qui soit compatible avec notre honneur national, en tant que colonie autonome.

Mais il y a, monsieur l'Orateur, une autre raison qui fait que je suis en faveur d'une marine canadienne. L'Ouest a le bénéfice aujourd'hui de trois chemins de fer transcontinentaux, établis aux dépens du public en général, et sa population s'accroît rapidement. Je me réjouis, à titre de Canadien, de voir comment les provinces de l'Ouest croissent et prospèrent. Je regrette toutefois le rejet d'une mesure qui les aurait rendues plus florissantes encore. Mais les provinces de l'Est, qui ont fourni la majeure partie des fonds à l'aide desquels ces chemins de fer ont été construits, sont stationnaires. L'île du Prince-Edouard a perdu de sa population; la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ont à peine retenu la leur, et la province de Québec a quelque peu gagné grâce principalement à notre commerce de bois à pâte et de papier.

On devrait certainement faire quelque chose pour indemniser les provinces de l'Est des sacrifices qu'elles ont faits. La meilleure indemnité qu'on pourrait leur accorder serait de faire revivre pour elles l'industrie de la construction navale, des armateurs et de la navigation qui étaient leur partage il y a quarante ans, lorsque le Canada occupait le quatrième rang parmi les pays maritimes de l'univers. A cette époque-là, les marchands de la ville de Québec possédaient plus de cent navires, et on voyait dans tous les ports du monde des navires venus de Québec, d'Halifax, de Sainte-Anne et de Yarmouth. Des milliers d'hommes dont plusieurs Canadiens-Français du bas Saint-Laurent, du Labrador, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard étaient capitaines et matelots à bord de ces navires. De nos jours, ceux-ci sont disparus aussi complètement que s'ils n'avaient jamais existé. Le transport en Europes des céréales et des autres produits des provinces de l'Ouest exigeraient des navires transatlantiques d'un immense tonnage. Pourquoi nous, les habitants de l'Est, ne transporterions-nous pas ces marchandises dans nos propres navires? Nous sommes assez habiles pour construire de grandes voies ferrées transcontinentales et pour fabriquer nos propres rails d'acier; pourquoi ne construirions-nous pas, ne posséderions-nous pas, et ne manœvrions-nous pas nos propres navires de fer et d'acier; ne transporterions-nous pas notre marchandise et n'enseignerions-nous pas à nos compatriotes à vivre en mer. Sur nos côtes de l'Est et à Terre-Neuve, nous avons la plus grande pépinière de matelots qu'il y ait dans l'univers. Une flotte canadienne, construite au pays, produirait ce résultat. La construction de navires de guerre dans nos ports aurait amené la construction de bâtiments marchands et nous serions redevenus des armateurs et des navigateurs faisant notre propre commerce de transport, le commerce le plus lucratif du monde et le plus profitable à une nation.

Je suis en faveur d'une flotte canadienne pour une autre raison. Ce projet a l'avantage d'être définitif. Il tranche un principe et le met au-dessus des querelles de parti. Il est la manifestation d'un sentiment national qui est plus puissant que jamais au Canada, et que nous ne pouvons pas perdre de vue lorsque nous discutons le problème de notre défense. Mais, si le projet d'une flotte canadienne a l'avantage d'être définitif, celui du Gouvernement est certainement un projet indécis. Nous nous occupons d'un projet opportuniste qui est d'une nature exceptionnelle, parce qu'on nous demande de voter une somme d'argent qui sera dépensée hors du Canada. Cependant, ce n'est que là le premier pas. On nous dit que ce projet sera suivi d'un programme durable—programme dont nous ne connaissons rien, mais qui se réalisera si le Canada obtient le droit de se prononcer sur les questions de paix ou de guerre.

Quelle autorité aura le Canada dans ce conseil impérial? Quel prix exigera-t-on de nous si nous obtenons jamais voix au chapitre. Monsieur l'Orateur, il est manifeste que nous payerons ce privilège au moyen de dons périodiques. Nous devrons faire quelque chose, car il n'y a que deux solutions à ce problème: la construction d'une marine canadienne, ou bien le versement de contributions. Le premier ministre nous dit que nous aurons une politique navale durable; qu'il est impossible d'avoir une flotte canadienne avant cinquante ans, au moins. Ainsi, la seule conclusion à tirer c'est que le Canada sera tenu de payer un tribut annuel—personne n'en sait le chiffre. La domination de Downing-Street sera alors imminente. L'autonomie aura reçu un coup fatal dont elle ne se relèvera pas aisément.

Le représentant de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) nous a dit très franchement quel sera, à son avis, le résultat final. Il nous a dit: " L'autonomie a accompli son œuvre dont nous sommes fiers. Mais la devise du vingtième siècle sera l'association ".

Ainsi, la perte de notre autonomie sera le prix exigé. La population canadienne ne le souffrira pas. Quelque soit son avis concernant l'unité impériale, je crois qu'elle est d'accord à dire que ce résultat devra être atteint au moyen de la diversité des lois. Celle-ci tend à affermir l'unité impériale, non à la sacrifier.

Les Canadiens croient que leur pays a un rôle important à jouer dans l'empire dont il forme partie. Dans la situation où nous sommes, nos ambitions et nos aspirations nationales devraient être de propager dans ce nouveau monde les idées de liberté et de justice que l'Angleterre nous a appris à aimer et pour la défense desquels elle a dépensé sa force, sa puissance et son intelligence afin de les introduire et de les maintenir dans l'ancien monde. Pour accomplir cette tâche, nous avons besoin de ce que nous possédons déjà—l'autonomie—sans laquelle l'Angleterre elle-même aurait été impuissante.

Avec une flotte canadienne, nous n'avons pas d'embarras à craindre, pas de controverse à soutenir; nous voyons clairement la ligne de conduite que nous suivrons. Nous aidons à l'empire lorsqu'il est dans le besoin; nous construisons des navires qui seront sous notre direction et nous leur fournissons un équipage. Nous dépensons au pays l'argent du Canada pour le bien général des Canadiens; nous laissons savoir à l'univers que ce que de bons Australiens peuvent faire, de braves Canadiens peuvent le faire également. Enfin de compte nous ne louons pas les services d'autrui pour faire ce que nous devons faire nous-mêmes.

J'approuve cordialement un tel projet. J'approuve aussi de grand cœur l'amendement du député d'Assiniboïa (M. Turriff), qui, s'il est adopté, permettra au moins à la population canadienne de dire quel parti à tort dans cette grave controverse.

M. P. A. SEGUIN (L'Assomption) (texte): Monsieur l'Orateur, si je me lève en ce moment, c'est parce que je trouve qu'il est du devoir de chacun de donner ses vues personnelles dans la grave question qui fait l'objet du présent débat. Lorsque, il y a deux ans à peine, j'ai eu l'honneur d'exprimer mon opinion sur la création d'une marine de défense nationale, j'étais loin de croire que la discussion reprendrait si tôt et dans une direction si opposée. La politique a de la sorte d'étranges revirements. Et l'expérience du présent nous prouve que les hommes, comme la politique, sont sujets à ces revirements étranges.

Ce n'est pas sans un certain malaise que nous entreprenons la discussion sur un projet de loi comme celui que soumet l'honorable premier ministre. Par ce temps d'impérialisme à outrance, par ce temps de faux patriotisme, nos adversaires ont si vite fait de nous taxer d'ingratitude et de déloyauté. On nous répète sur tous les tons que c'est mal reconnaître les bienfaits dont nous comble la Grande-Bretagne et la liberté qu'elle concède à nos droits et à notre origine, que de nous opposer à ce modeste cadeau de $35,000,000. Et s'il fallait que nous poussions la liberté d'expression aussi loin que la poussaient jadis certains adversaires de la marine Laurier, quels cris de protestations n'entendrions-nous pas autour de nous! Heureusement que nous pouvons répondre à ceux-là que la mère patrie ne peut ni ne doit nous enlever le premier des grands privilèges qu'elle concède à tous ses enfants sans distinction d'origine; celui d'exprimer loyalement et franchement son opinion. S'il est permis aux uns de s'opposer à une mesure qu'ils trouvent malheureuse, contre les intérêts du pays aussi bien que contre la dignité de la mère patrie, la même chose doit être permise aussi aux autres.

Je disais tout à l'heure que les hommes, comme la politique, sont sujets à d'étranges revirements. En effet, en nous reportant en arrière, le temps n'est pas très loin où nous trouvons les plus fervents défenseurs du projet de loi sur lequel nous discutons en ce moment, être absolument opposés à toute espèce de contribution à la marine de guerre de l'empire. Ce serait prendre inutilement le temps de cette honorable Chambre que de citer des textes à l'appui de ce que j'avance; ils sont connus; d'autres les ont cités, et l'on n'a pas même essayé de nier. Je passerai aussi sous silence la campagne déloyale faite dans la province de Québec contre la marine Laurier et contre toute contribution à la défense de l'empire.

Je le répète, il s'est produit des revirements bien étranges. Qui sait si ces revirements ne sont pas dus au fait que: "Nous sommes ici et vous êtes là!" comme disait il n'y a pas longtemps le plus déçu, le plus désillusionné des membres de cette honorable Chambre, et le seul parmi les nationalistes de jadis qui ait poussé jusqu'au sacrifice de lui-même le respect d'un principe et la foi à la parole donnée.

Mais, passons sur tout cela et examinons plutôt à quelles conséquences nous mène le projet de loi présentement à l'étude.

Il en est des peuples comme des individus; ils se développent et se fortifient par la lutte. Tant qu'il n'a pas à lutter, l'individu reste faible; il n'a pas la confiance en lui. On le comprend si bien, qu'un père, qui a le souci de son enfant, le laisse se débrouiller seul dans la lutte de la vie. La lutte et le souci de l'avenir aguerrissent les individus. Nous pourrions dire la même chose des nations. Et peut-être que si les événements avaient voulu que, au commencement du siècle dernier, le Canada, comme les Etats-Unis, fût livré à ses seules ressources, peut-être la prospérité et le développement de l'un auraient été semblables à la prospérité et au développement de l'autre pays. Remarquez que je ne fais que constater: je ne cherche à tirer aucune conclusion.

Si l'on me permet la comparaison jusqu'au bout j'ajouterai que les peuples, comme les individus, ont des tournants—je ne dis pas des revirements—dans leur exis-

tence. Ces tournants sont parfois difficiles à exécuter: faut-il arrêter sa marche vers le progrès et vers l'avenir? Faut-il avancer coûte que coûte? La réponse vient d'elle-même. Puisque les peuples sont comme les individus—et c'est logique car, en somme, un peuple est une agglomération d'individus soumis aux mêmes lois, recherchant la même liberté, partageant les mêmes espérances, vénérant le même drapeau—et puisque les individus, quand ils se sentent la force de marcher seuls vers l'avenir et d'accomplir seuls, leur destinées, brisent tendrement et respectueusement le lien qui les attache à l'autorité paternelle, sans pour cela cesser d'aimer et de respecter ceux de qui ils tiennent l'existence, n'est-il pas juste et raisonnable que nous entrevoyons le jour où il nous faudra, à nous aussi, peuple canadien, nous risquer à marcher seul vers nos destinées. Que cela soit dit sans blesser les chastes oreilles des impérialistes les plus endurcis, si vraiment il s'en rencontrait dans cette honorable Chambre! Nous avons donc non seulement le droit, nous avons surtout et avant le devoir, l'impérieux devoir de regarder dans l'avenir. Personne donc ne peut me blâmer si je cherche à lever le coin du voile qui nous dérobe cet avenir.

Or, c'est en présence d'un semblable projet de loi qu'il convient tout d'abord de regarder au delà et bien au delà du présent. Je suppose bien que ce modeste cadeau de $35,000,000 que l'on nous demande de faire à la mère patrie n'est pas seulement du ressort d'une question de sentiment. Si seul le sentiment devait parler, nous serions sans doute tous unanimes: le cœur aura toujours des raisons que la raison ignore. Mais, en ce moment, ce n'est pas le cœur qu'il convient de consulter. Et ma raison me dit que dans une question aussi importante et dans un moment aussi solennel, mon devoir est de regarder plus loin et plus haut et de ne pas arrêter aux raisons du cœur.

Si donc, je regarde plus loin et plus haut, j'entrevois le jour où le Canada, par la seule force des circonstances, prendra sa place comme nation libre, sous le soleil dont il doit lui aussi, avoir sa part. Remarquez qu'il n'est pas ici question de travailler à hâter ou à retarder ce jour: le hâter, se serait manquer de loyauté envers la mère patrie; le retarder, ce serait manquer de loyauté envers nous-mêmes. L'un n'est pas mieux que l'autre. Mais de même que le fils, sans traîtrise, peut aspirer vers l'instant de sa liberté, de même, sans traîtrise le colon peut, lui aussi, aspirer à la liberté absolue de son pays. C'est le temps et se sont les circonstances qui décident de tout.

La sagesse d'un gouvernement colonial, c'est, me semble-t-il—et l'histoire des peuples prouve que je ne me trompe pas—de ne rien faire qui puisse empêcher l'essor de la colonie, comme de ne rien faire qui puisse rompre douleureusement et brutalement le lien colonial. Il nous faut rendre ce témoignage à l'administration libérale, que dans ses quinze années de pouvoir, elle n'a jamais perdu de vue ce principe que je viens d'énoncer. Petit à petit, insensiblement mais effectivement, le Canada, de colonie obscure et ignorée qu'il était aux yeux des autres peuples, a été élevé au rang de quasi-nation. Tous les regards se sont alors tournés vers nous. La vastitude et la richesse de notre territoire, l'immensité de nos ressources ont été une véritable révélation pour tous. Notre commerce a grandi dans des bornes inespérées et a atteint en quelques années un chiffre fabuleux; notre population a presque doublée, grâce à l'attrait puissant de notre progression. De nouvelles provinces se sont ouvertes. Ça été le commencement de cette ère de prospérité qui constitue un signe des temps pour ceux qui veulent lire au livre de l'avenir. Et l'on disait que le vingtième siècle serait le siècle du Canada, comme le dix-neuvième siècle avat été le siècle de la grande république voisine. Tout le faisait prévoir; tout le faisait espérer. Et pour couronner l'œuvre de ce prodigieux développement, l'administration Laurier, qui, par sa sagesse et sa largeur de vue, avait accompli cette œuvre, décidait dans l'intérêt de l'empire comme pour le suprême bénéfice du pays, la création d'une marine de guerre nationale.

A cette époque, les adversaires du Gouvernement ne se faisaient pas scrupule de crier au gaspillage inutile. Millions jetés à l'eau! clamaient-il en chœur. Bornant leurs vues à leurs seules ambitions, celles d'accaparer le pouvoir, ils allaient, soulevant dans certaines provinces les préjugés avec les mots: "chair à canon!" et dans d'autres provinces, les préjugés en psalmodiant: "Let the voice of Toronto be the voice of the country! A cette époque aussi, il y avait des nationalistes; et ces nationalistes, qui étaient les fervents du statu quo, enseignaient que le pays, qui s'était jusqu'ici passé d'une marine de guerre, pouvait bien se passer encore, et pour toujours, de ce terrible jouet. Et ces nationalistes, pour la plupart que sont-ils devenus? Des ministres, et des créchards sans doute. Et ce serait grandement le temps de parler du revirement des hommes, comme de la politique.

Le parti libéral, Dieu merci, ignore ces revirements. Sa politique n'a pas dévié. Il eut pu garder le pouvoir en abandonnant la ligne droite. Le pouvoir devient indigne d'un parti: et le parti indigne du pouvoir, quand il faut louvoyer. Ce qu'il était alors, il l'est encore. Il n'a perdu ni la foi en l'avenir, ni de vue les destinées du pays. Aujourd'hui comme alors, il prêche que c'est le devoir d'un gouvernement de ne rien

faire qui puisse arrêter l'essor d'un jeune peuple. Comme alors, il est d'opinion que l'aide la plus effective et la plus efficace à donner à l'empire, ce n'est pas de jeter inconsidérément quelques millions dans les coffres de l'amirauté et de dire: "Voici de l'or défendez-vous, et défendez-nous contre vos ennemis!" mais plutôt, c'est de s'armer soi-même en vue des luttes futures. Aujourd'hui comme alors, il est convaincu que la création d'une marine de défense nationale ne peut que contribuer à la prospérité du pays en créant de nouvelles industries. Aujourd'hui comme alors, il n'a pas oublié cette grande vérité: que faisant partie intégrante de l'empire, enrichir notre pays, c'est enrichir l'empire, rendre forte notre défense nationale, c'est renforcer la défense de l'empire, tandis qu'au contraire appauvrir notre pays, même au bénéfice de la mère patrie, c'est appauvrir l'empire.

Le devoir d'un gouvernement en prenant les rênes du pouvoir, c'est d'orienter le pays dans une direction déterminée à l'avance dans le programme que tout parti politique est censé se tracer. Nous avons, en 1911, assisté à ce fait, unique peut-être dans l'histoire d'un parti politique, que le gouvernement conservateur, en arrivant au pouvoir, n'avait aucun programme de défini. Je me trompe; il en avait un: battre, par tous les moyens possibles, Laurier et le parti libéral. C'était le but suprême; c'était l'unique aspiration. A cette fin, pendant les quelques semaines qu'a duré la campagne, les candidats conservateurs ont fait é l'électorat les promesses les plus extravagantes comme les plus contradictoires. Tandis que dans l'Ontario, on soulevait le fanatisme de race et de religion, et que l'on chantait le refrain bien connu: "Let the voice of Toronto" etc., refrain répété tout récemment par l'honorable ministre des Travaux publics en ces termes: "The hell with Quebec"; dans Québec, selon que l'on était conservateur ou nationaliste, on promettait un appel au peuple, si la contribution à l'amirauté devenait urgente, ou le rappel pur et simple de la loi navale Laurier. Quelle direction le Gouvernement a-t-il, depuis, donné à sa politique—si l'on peut appeler politique ce qu'il a fait jusqu'ici? Aucune. Il lui était impossible de tenir ses promesses, et nous savons pourquoi. Il ne s'est même pas soucié de respecter les actes de simple administration et les engagements contractés par le gouvernement libéral lors de la précédente session.

Ainsi j'avais obtenu pour le comté de l'Assomption que j'ai l'honneur de représenter un premier crédit de $5,000 pour un quai à l'Assomption; un crédit de $5,000, pour un brise-glace à Saint-Gérard de Magella; un autre crédit de $5,000, pour un brise-glace sur la rivière l'Achigan; un crédit de $10,000, pour un bureau de poste dans la ville des Laurentides. Ces crédits avaient été régulièrement votés par le Parlement. C'était le devoir du nouveau gouvernement ou de tenir les engagements du gouvernement libéral ou s'il trouvait ces engagements exorbitants ou illégaux, de les retirer en donnant les motifs du retrait. Rien n'a été fait. Les crédits ont été votés, les engagements sont toujours debout: les intéressés attendent toujours.

Ils attendent, parce qu'il semble que ce qui importe avant tout au Gouvernement actuel, ce n'est pas de faire honneur à ses promesses, c'est de faire la cour aux beaux yeux de l'amirauté et c'est de servir des intérêts occultes que l'on ignore; ce qui lui importe avant tout, ce n'est pas de continuer le travail fait par le parti libéral en vue du progrès du pays et de la prospérité nationale, c'est d'examiner à la loupe afin de voir si réellement il existe un péril allemand et jusqu'à quel point ce péril allemand peut devenir funeste; ce qui lui importe avant tout, ce n'est pas de voir à ce que le Canada garde le prestige qu'il avait conquis sous l'administration libérale, mais de faire rétrograder le pays au rang d'une colonie impuissante qui s'en remet entièrement à la mère patrie dans le soin de la défense de son propre territoire. En un mot, c'est de donner, sans compter, des millions, quitte à appauvrir l'empire, en appauvrissant notre pays. Et ce qui me semble le plus pénible, c'est que le gouvernement est en train de nous faire jouer cette triste comédie, que pour donner ces millions nous aurons à nous adresser à ceuxélà qui nous ont servi de banquiers jusqu'ici et que c'est justement à ces mêmes banquiers à qui nous donnerons, que nous nous adresserons de nouveau pour donner. Il n'y aura même pas déplacements de fonds; nous n'aurons qu'à consentir à payer les intérêts sur un emprunt que nous ne toucherons pas!

J'ai dit, et je le répète, que le Gouvernement en nous demandant de jeter ces $35,000,000 dans le chapeau que l'amirauté tend vers nous, fait rétrograder la quasi nation qu'a faite du Canada le gouvernement précédent, au rang de simple colonie impuissante à se défendre elle-même. J'ai dit, et je le répète, que ce don de $35,000,000 que l'on veut nous faire faire, est contraire aux intérêts du pays et à la dignité de la mère patrie qui n'a jamais demandé l'aumône à ses colonies. J'ajoute que cette politique du Gouvernement est dangereuse, parce qu'elle constitue un précédent qui peut nous conduire aux pires abus comme aux plus funestes conséquences. Je ne suis pas le seul à penser ainsi. Je ne veux pas m'appuyer sur les divergences d'opinions que l'on peut entretenir à cet égard dans notre pays; on pourrait me répondre que les intérêts politiques qui divisent les partis sont les mo-

biles de ces divergences d'opinion. Mais quand on lit dans un journal pondéré comme l'est le "Daily Chronicle" de Londres, des choses comme celles-ci, je traduis:

Au Canada comme ailleurs, le gros public croit ce qu'on lui dit quand on le répète suffisamment. Et le ciel sait si les Canadiens se sont fait assez parler de leur loyauté, de leurs services, de leur dette envers l'empire. Ils l'entendent toujours, ce refrain long, continuel. L'information qui vient d'Angleterre est dénaturée...

Quand on lit dans la "London Nation" des choses comme celles-ci:

Les populations des colonies sont peu souvent capables de se payer le luxe de si coûteux présents: elles ont besoin de tous leurs revenus publics pour les fins de leur propre gouvernement. Nous ne devrions dans aucun cas accepter des cadeaux de cette nature, ou le peuple n'a pas eu l'occasion de refuser le don.

Quand on lit dans le "London Advertiser" des choses comme celles-ci:

La politique navale du Gouvernement Borden est une contribution de $35,000,000. Elle ne repose sur aucun principe raisonnable ou national. Elle répugne au véritable sentiment canadien; elle ne fait que rejeter sur la mère patrie le fardeau de l'entretien de trois vaisseaux inutiles du type le plus coûteux.

Quand on songe que M. Asquith a déclaré en Chambre, qu'un mémoire avait été préparé par l'amirauté, c'est vrai, mais que ce mémoire avait ainsi été préparé sur demande, remarquez bien ces mots, monsieur l'Orateur, sur demande du Canada—ce qui démontre bien que ce n'est pas la mère patrie qui demande; quand on lit tout cela et bien autre chose, encore il ne nous est pas possible de n'en pas conclure que les sentiments de fierté et d'indépendance qui ont toujours caractérisés le peuple anglais ne pourraient qu'être froissés de l'action que veut nous faire commettre en ce moment le Gouvernement du Canada.

Je comprends que lorsque l'on est habitué à brasser les millions, comme les principaux d'entre ceux qui, depuis un certain nombre d'années, incitent les colonies à souscrire pour la défense de l'empire au cri de: "gare au péril allemand!" je comprends, dis-je, que l'on ne soit pas toujours très chatouilleux sur les questions de dignité et de délicatesse. Comme je comprends aussi que le véritable sentiment britannique se traduit tout entier dans ces sages paroles du "Times de Londres:"

Si le Canada vaut le pain qu'il mange, il prendra les moyens de protéger ses côtes. Le Canada veut une marine qui lui appartienne, construite, équipée et maintenue par les Canadiens.

Et que le sentiment de tout Canadien qui est Canadien avant d'être Anglais—et il est permis de l'être—se traduit dans ces graves paroles de M. G. H. Blake, de Toronto:

On ne devrait même pas demander au Canada de contribuer aux fonds de la guerre, à moins que l'on ne soit en mesure de dire si la guerre entrevue est juste ou non. La représentation ridicule du Canada dans le conseil impérial de la défense, si on l'accepte, montrera que l'Angleterre sait très bien s'amuser du Canada comme d'un misérable morceau d'argile—et avec quelle habilité elle s'en amuse. Ce sera drôle de voir la pluie de compensations qui pleuvra sous forme de titres de noblesse, si la farce réussit.

Et M. Blake ajoute:

Si le Canada contribue au massacre injustifiable de nos semblables, il devra accepter le jugement de celui qui a dit: La vengeance m'appartient, c'est à moi de châtier.

En résumé, c'est par ce que je suis absolument convaincu que notre devoir à tous, comme Canadiens et comme sujets britanniques, est de travailler à la force de l'empire en faisant du Canada sa colonie la plus forte et la mieux outillée pour la défense de son propre territoire que je m'opposerai par mon vote à ce cadeau de millions que le Gouvernement nous demande de faire, non pas à l'Angleterre—on l'a vu, ce n'est pas l'Angleterre qui demande—mais à l'amirauté; comme c'est parce que je suis convaincu des principes que j'ai énoncés plus haut, que je continuerai de favoriser la création d'une marine de défense nationale; en procédant en conformité avec les ressources et les besoins du pays.

(Sur motion de M. Graham, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La Chambre lève sa séance à une heure et vingt minutes du matin, mercredi.

INDEX

DEUXIÈME SESSION — DOUZIÈME PARLEMENT

PREMIÈRE PARTIE — NOMS

ACHIM (Honoré) *Labelle.*

QUESTIONS.

Simard, Arthur—3223.

AIKINS (James-Albert-Manning) *Brandon.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1194.
Hôtel de la Monnaie, 8918.
Loi des Banques, 10384, 10656.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7701.
Règlement de la Chambre, 6553.

Discussion des articles :

Alberta Inter-Urban Railway Co., 8828.
Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Canada Hail Insurance Company, 3897.
Loi des Grains, 8929.
Transcontinental national, 11452, 11545.

INCIDENTS.

Décision, 6011.

PROJETS DE LOI.

Alberta Inter-Urban Railway Co.—1ère lecture, 6936—2e lecture, 7088—3e lecture et adoption, 8828.
British North Western Mortgage Company, 1ère lecture, 1996; 2e lecture, 2204; 3e lecture, 4111.
Canada Hail Insurance Company, 1ère lecture, 1778; 2e lecture, 2204; discussion du bill et rapport, 3897; 3e lecture, 4455.
Canadian Premier Fire Insurance Company, 1ère lecture, 6248; 2e lecture, 6399.
Canadian Provident Fire Insurance Company; discussion des articles, 9359; rapport; 3e lecture et adoption, 9363.
Canadian Western Railway Co., 1ère lecture, 2795; 2e lecture, 3184; discussion en comité, 4550 ; 3e lecture, 6399.
Loi des Banques, 1ère lecture, 85.
Loi des Terres fédérales, dépôt, 1996, 1ère lecture, 1997.

SCRUTIN.

Décision comme président du comité général, 6066.

ALGUIRE (Duncan-Orestes) *Stormont.*

PROJETS DE LOI.

Glengary & Stormont Railway Company, 1ère lecture, 10103 ; 2e lecture, 10407 ; Discussion des articles—3e lecture et adoption, 11058.

AMES (Herbert-Brown) *Montréal, Saint-Antoine.*

DÉBATS.

Budget général, 10745, 10868 et suiv.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7561.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Forces navales de l'empire, 1320.
Loi des Banques, 10576.
Service consulaire britannique, 2058.

Discussion des articles:

Canadian Explosives, Limited, 2960.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Dominion Trust Co., 3521.
Forces navales de l'empire, 9745.
Middlesex Trust Company, 9357.
Ordre indépendant des Forestiers, 7559.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Real Estate Loan Company of Canada, 9357.
Transcontinental national, 11420, 11457.

DOCUMENTS.

Copies de demandes faites par J. W. Boyle et autres pour location de pouvoirs hydrauliques au Yukon, 11909.

MOTIONS.

Comité des banques et du commerce, 6450; adoptée, 6244; adoptée, 6770; 9107; réservée, 9108.

PROJETS DE LOI.

Canadian Explosives Limited, 1ère lecture, 288; disc. reprise en comité général, 2645; renvoi, 2770; reprise de la discussion, 2960; 3e lecture, 3034.
Modifiant la loi des chemins de fer, 1ère lecture, 10103.
Trust Company, retrait du bill, 3275.

ARMSTRONG (J.-A.—Macdonald) *York-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'Empire, 3742.

ARMSTRONG (Joseph-E.) *Lambton-Est.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8440.
Banque et commerce de banque, 11931.
Colis postaux, 1557.
Loi des Juges, 11974.
Service télégraphique impérial, 9279-9290.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12172.
Encouragement à l'agriculture, 8347.
Service télégraphique impérial, 12002.

PROJETS DE LOI.

Calgary-Edmonton-Fort McMurray, Cie du chemin de fer, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.

ARTHURS (James) *Parry Sound.*

DÉBATS.

Canal de la baie Georgienne, 2723.
Loi des Banques, 10426.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8835.

Discussion des subsides:

Douanes—Appointements et dépenses casuelles, 8958.
Fermes expérimentales, 10565.

INCIDENTS.

Courrier entre Powassen et Nipissing, 11750.

QUESTIONS.

Province de Québec, édifices publics, 1184.

BAKER (George-Harold) *Brome.*

PROJETS DE LOI.

Banque immobilière, 1ère lect., 1585 ; 2e lect., 2203.
Cie du chemin de fer de la rive du lac Huron, 1ère lect., 1778 ; 2e lect., 2204.
Guarantee Company of North America, 1ère lect., 967 ; 2e lect., 1481 ; 3e lect. et adoption, 3511-2.
Pointe-aux-Trembles Railway Co., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; disc. en comité ; 3e lect., et adoption, 11721.

BALL (R.-J.) *Grey-Sud.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 200.

BARKER (Samuel) *Hamilton-Est.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6873.

Discussion des articles :

Association protectrice des médecins canadiens, 3995.

BARKER (Samuel)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Company, 2678, 2682.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3088.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333.
Intercolonial Trust & Investment Company, 4110.
Ordre indépendant des Forestiers, 7558.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens—Amendement, 3996; adoptée, 4007.
Cie de navigation Richelieu-Ontario—Amendement, 3088.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer électrique Brantford-Hamilton, 1ère lect., 6936 ; 2e lect., 7088 ; 3e lect., 8829.
Constitution en corporation des compagnies de chemins de fer, 1ère lect., 8351.
Delvigne, Maurice, brevet de, 1ère lect., 10351; 2e lect., 10434; disc. en comité, 11332 ; 3e lect. et adoption, 11335.

BARNARD (George-Henry) *Victoria. C.A.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 160.
McNeil, Lauchlin, 864.
Réserve indienne de Kitsilano, 8732.

Discussion des articles :

Canadian Explosives, Limited, 2972.

PROJETS DE LOI.

Intercolonial Trust and Investment Co., 1ère lect., 1438 ; 2e lect., 1778, 4011 ; Rapport, 4012 ; 3e lecture et adoption, 4109, 4110.

BARNARD (George-Henry) *Victoria, C.-A.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Port Nelson Company, 7398.

PROJETS DE LOI.

Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8826.
Huron et Erie Loan & Savings Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; discussion, 2666; 3e lect., 2686.
Middlesex Trust Company, 1ère lect., 6248.; 2e lect., 6546.
Port Nelson Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3184; réservé, 7087; reprise de la discussion, 7398; 3e lect., 7554.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin) *Beauce.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6110; 6230 et suiv.
Classement du personnel des Communes, 12304 et suiv.
Colis postaux, 1570 et suiv.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Commissaires du port de Québec, 8273.
Forces navales de l'empire, 2602, 2618.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6890.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9125.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8052.
Traité anglo-japonais, 7367.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8761.
Forces navales de l'empire, 4775, 4964, 5617.
Ordre indépendant des Forestiers, 7557.
Question de règlement, 5168.

Discussion des subsides:

Commission de conservation, 6668.
Industrie et commerce—Subsides, 6931.
Législation—Impressions, etc., 6933.
Travaux publics—Appointements, 11396.
Trois-Rivières—Bâtiment civil neuf, 11519.

DOCUMENTS.

Cloutier, J.-V., 9494.
Levesque, Elzéar, 10436.
Migneault, de Sept-Iles, 10436.

INCIDENTS.

Compte rendu officiel des débats, 8704.
Examens des marins, 2166.
Forces navales de l'empire, 4930.
Gand, exposition de—10125.
Interprétation du règlement de clôture, 9861 et suiv.
Observations sur un fait personnel, 6245.

INTERPELLATIONS.

Examen de la vue des pilotes, 6701.
Taux spéciaux sur l'Intercolonial, 10354.

MOTIONS

Motion d'ajournement, 8064—Retirée, 8078.

QUESTIONS.

Achat d'un terrain à Saint-Gabriel de Brandon, 2226.
Alexander, Alexander, 1034.
Bernier, L.-N., 647.
Cadenas pour sacs du courrier, 7428.
Canal de Panama, 612.
Circulation monétaire, 8596.
Commerce des Antilles, 612.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Directeurs des postes dans Dorchester, 3529.
Farley, Mme Paul, 1790.
Fenians, invasion des—9870.
Gardien de phare aux Sept-Iles, 9489.
Gratifications aux vétérans, 612.
Jacob, Ernest, 646.
Lanoraie, destitutions à, 2004.
Migneault, de Sept-Iles, 10124.
Monnaies canadiennes, 8700.
Plante, Philibert, 646.
Quai de Berthierville, 2435.
Quai de Lanoraie, 2692.
Recrutement des immigrants, 611.
Roberge, Jean, 1539.
Rouleau, Théophile, fils de vétéran, pour octroi, 2687.
Saisie douanière à Notre-Dame des Bois, 631.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Transports postaux dans le comté de Dorchester, 631.

BELLEMARE (A.) *Maskinongé.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 587.
Forces navales de l'empire, 4349.

BENNETT (Richard-Bedford) *Calgary.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6101.
Améliorations des grandes routes. Amendements du Sénat, 12350.
Banque et commerce de banque, 11920.
Forces navales de l'empire, 4068, 4111.
Loi des Banques, 10413, 10658.
Loi des Juges, 11966.
Motion blâmant monsieur l'Orateur suppléant, 10064.
Primes à la fabrication du plomb, 10471.
Subventions au Canadian Northern, 12075, 12116, 12121.
Taux de transport dans l'Ouest, 9221, 9228.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3963.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4505, 4511.
Cie d'assurance contre le feu North Empire, 4553.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3053.
Power, Lenore—Faire droit à, 12086.

Discussion des subsides :

Fermes expérimentales, 10556 et suiv.

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4930.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629.

INTERPELLATIONS.

Bill naval, 9178.
Tarif douanier, 6639.

PROJETS DE LOI.

Froste, William, pour faire droit à—1ère lect., 6247 ; 2e lect., 6399 ; 3e lect., 6936.
Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Co., 1ère lect., 1438 ; 2e lect., 1740 ; 3e lect., 2617.

BENNETT (William-H.) *Simcoe-Est.*

DÉBATS.

Budget général, 10870.
Subventions au Nord-Canalien, 12114.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9331.
Taux de transport dans l'ouest, 9197.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9801.
Galerie nationale du Canada, 9259.
Power, Lenore—Faire droit à—12085.

Discussion des subsides :

Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11827.
Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11469.

BENNETT (William-H.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Barnett, Otto R., 1ère lect., 10985.
Cie du chemin de fer Central, 1ère lect. et retrait, 11899.
Cie du chemin de fer Central du Canada, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2219.
Dominion North-Western Railway Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3508.

QUESTIONS.

Industry, dragueur, 622.

BICKERDIKE (Robert) *Montréal, Saint-Laurent.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 915.

QUESTIONS.

Embargo sur le bétail canadien, 629.

BLAIN (Richard) *Peel.*

DÉBATS.

Encouragement de l'agriculture, 8309.
Grève sur le C. P. R., 2031.
Loi relative aux épizooties, 9890.
Règlement de la Chambre, 6565.
Service des phares et des côtes, 6414.
Tarifs des messageries, 3537.
Taux de transport dans l'Ouest, 9211.

INCIDENTS.

Appel au règlement, 6188.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11890.

QUESTIONS.

Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.

BLONDIN (Pierre-Edouard) *Champlain.*

DÉCISIONS.

Forces navales de l'empire, 4617.
Interprétation du règlement de clôture, 9863.

INCIDENTS.

Explication d'un point d'ordre, 4984.

BOIVIN (Georges-Henri) *Shefford.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1649.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7825.
Motion blâmant monsieur l'Orateur suppléant, 10015 et suiv.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5155, 5169, 9618.

Discussion des subsides:

Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Dragage—Ontario et Québec, 11837.
Ministère des Postes—Traitements, etc., 11593.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.

BOIVIN (Georges-Henri)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Miner, M., 8988.
Nominations dans comté de Brome, 8988.

INCIDENTS.

Bedford, inspecteur des denrées alimentaires dans le district de, 12464.
Distribution les livres bleus, 11867, 11872.
Inspecteurs alimentaires de Québec, 11866.
Interprétation du règlement de clôture, 9854.
Parler français dans la Chambre, 11859.
Receveur de la poste à Granby, 11603.
Révocation de M. Masse, de Roxton-Falls, 12448.
Service de l'inspection des denrées, 12465.

INTERPELLATIONS.

Gilbert, M., d'Arthabaska, nomination de, 11862.
Masse, M.-J., directeur du bureau de poste à Roxton-Falls, 11605.
Van Antwerp, M., salaire de, 11865.

BORDEN (Très Hon. Robert-Laird), *Halifax.*

COMMUNICATIONS.

Commission d'économie interne, 5.
Emigration japonaise, 7769.

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6302.
Achat et vente de mouton, 662.
Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 43.
Ajournement du comité, 6228.
Amélioration des grandes routes, 8422, 9096.
Amélioration des grandes routes. Amendements du Sénat, 12331 et suiv.
Application de la question préalable, 7635.
Baldwin, Eugène O., 8261.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire 12494 et suiv.
Cadenas de sacs à dépêches, 7143.
Canal de Panama, 984.
Chemins de fer de l'Etat—Amendement du Sénat, 12378 et suiv.
Classement du personnel des Communes. Service du Hansard. Section de la traduction, 12304 et suiv.
Comité des banques et du commerce, 9108.
Commandes de l'Amirauté au Canada, 970.
Contamination des eaux navigables, 12006.
Convention commerciale avec les Antilles, 9024.
Demande de documents, 4419.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Destitutions à Descouse. Affaire Landry, 4067.
Discours sur l'adresse. Amendement Mondou, 589.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2051.
Forces navales de l'empire, 1039, 4395.
Forces navales de l'empire.—Demande de fixer date pour clore débat, 7438, 7452.
Forces navales de l'empire—Amendement German, 10236—Scrutin, 10246.
Forces navales de l'empire, 10268, 10276, 10311.
Gendarmerie du N.-O., 903.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Grève sur le C. P. R., 2027.
Intercolonial—Bureau administratif—Point d'ordre, 7086.
Interprétation du règlement de clôture, 9849 et suiv.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9119.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8795.
Loi des Banques, 2364, 2372.
Loi des Grains, 9386, 9394.
Loi uniforme de naturalisation, 2466.
Miller, R. C., 3766, 3780.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7608.
Modification de la règle 17 de la Chambre.—Motion d'ajournement Kay, 8475.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10046 et suiv.
Motion d'ajournement Béland, 8070.
Motion Oliver, *re* Arthur Donaldson, 8032.
Niveau de l'eau dans le Saint-Laurent, 6722, 6732.
Obligations du G.-T.-P., 1615.
Présidence du comité, 6211.
Prêt au G.-T.-P.—Amendement Oliver, 12216.
Règlement de la Chambre, 6360 et suiv., 6509, 6592.
Remise de droits sur rails d'acier, 7071.
Renvoi de la disc. *re* forces navales, 6239 et suiv.
Réserve indienne de Kitsilano, 8716, 11144.
Retards dans le dépôt des documents, 3287.
Révocations à Descouse et à Arichat, 936.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8043.
Scott, Robert F., 3563.
Séances du matin, 8990.
Subventions au Nord-Canadien, 12087.
Subventions au Nord-Canadien—Motion Oliver, 12134.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9354.
Traité anglo-japonais, 7160, 7260, 7272.
Traité anglo-japonais, 3e lect., et amendement Oliver, 7360.
Traité anglo-japonais, amendement Pugsley, 7413.
Travaux de la Chambre, 2343.
Travaux de la Chambre—Motion d'ordre, 3283.

Discussion des articles :

Association des comptables du Canada, 4106, 4109.
Brevet de George-Frederick Bishoprick, 2644.
Brevets de F. J. Newman et autres, 3901, 4456.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8371.
Canadian Explosives, Limited, 2649.
Canal de la baie Georgienne, 2663.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 2643, 2777, 3078.
Cie électrique de Hull, 3122.
Classement du personnel des Communes, 12302 et suiv.
Commission du port de New-Westminster, 2644.
Convention commerciale avec les Antilles, 2179.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6842.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Forces navales de l'empire, 4473, 4579, 4601, 4619, 4628, 4630, 5329, 5380, 5445, 5638, 9461, 9501.
Forces navales de l'empire. Réponse à amendement Laurier de l'article 2, 4630.
Forces navales de l'empire—Amendement German, art. 3, 9584 et suiv.
Forces navales de l'empire, art 4, 9618 et suiv., 9680.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4560.
Loi des Falsifications, 11987.
Loi des Grains, 8929.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8921.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12206.
Subventions au Canadian Northern, 12191.
Subventions au Canadian Northern, amendement German, 12199.
Subventions au Canadian Northern, amendement Graham, 12198.
Subventions au Canadian Northern, amendement Macdonald, 12194.
Subventions au Temiskaming and Northern Ontario, 12246.
Transcontinental national, 3457.
Western Canada Mortgage Corporation, 2676.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6956, 6994.
Commission de conservation, 6658.
Commission du Service Civil, 6671.
Département des Affaires extérieures, 3463.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8954.
Gouvernement civil.—Fonctionnaires de la Commission de conservation.—Appointements, 6923.
Haut commissaire à Londres, 3462, 6654.
Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12407 et suiv.
Rapport Schreiber, 6657.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6608, 6612, 6676.
Sous-ministre de la Justice.—Augm. du trait. du, 12385 et suiv.

DOCUMENTS.

Commission de conservation, 6923.
Communication de l'Association Canadienne du Centenaire de la Paix, 12293.
Construction de navires de guerre à Montréal, 4418.
Correspondance entre le gouvernement et le consul impérial du Japon à Ottawa, 7168.
Nouvelle gare maritime à Halifax.—Rapport, 6995.

INCIDENTS.

Affaire Coderre, 5808.
Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Banque Internationale du Canada, 2289.
Brown, James-P., représetnant de Chateauguay, décès de, 11790.
Budget en français, 6607.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 2251.
Colonel White, 6612.
Comité de la défense impériale, 7946.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Correspondance relative au comité de la défense impériale, 1693.
Demandes de documents, 1401.
Discussion des subsides, 5 item rayés, 7088.
Disette de foin dans la Nouvelle-Ecosse, 3134.
Explications sur un fait personnel, 6466.
Farmers' Bank, 12520.
Immigrants, protection des, 12522.
Immigrants russes, 10831.
Impression des réponses aux questions, 3221.
Liste des fonctionnaires destitués, 2348.
Matériel de réparation, etc., des navires, 1439.
Mort de Sir Richard Scott, 8697.
Mort du Feld-Maréchal Vicomte Wolseley, 6937.
Pâte de bois et tarif douanier des Etats-Unis, 12491 et suiv.
Point l'ordre, 4983.
Quebec Railway, Light, Heat & Power Co., 2244.
Représentation parlementaire, 7151.
Révocation de Martin Lanigan, 7853.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857, 10355.
Scott, famille du capitaine, 10125.
Smith, Lyman, 7097.
Traité avec le Japon, 6620.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4305.
Travaux de la Chambre, 10712.
Vacances de Noël, 1193.

INTERPELLATIONS.

Bill naval, 9179.
Commission des eaux internationales, 4500.
Compte rendu des débats, 5317.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Convention commerciale avec les Antilles—Service de steamers, 2913.
Demande de graines de semence, 4415.
Destitution de Martin Lanigan, 12150.
Expédition polaire le Stefansson, 4302.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6825.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6827.
Lanigan, Martin, renvoi de, 6940.
Nomination d'un solliciteur-général, 2731.
Organisation de la milice canadienne, 5324.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.
Quai de Sackville, N.-B., 6703.
Question de privilège Gauthier, 5319.
Réclamations de la Colombie-Anglaise, 6939.
Remise des droits à l'Algoma Steel Co., 5317.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Thompkins, Patrick, 11863.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.
Travaux de la Chambre, 11655.
Travaux le la Chambre, documents, 3226.
Vétérans de l'invasion des Fenians, 6620.

MESSAGES.

Communication d'un message de S. A. Royale, 808.

MOTIONS.

Addition au comité des bills d'intérêt privé, adoptée, 3220.
Ajournement pour l'Ascension, adoptée, 8988.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Bibliothèque du Parlement, 485.
Comité de l'Agriculture, Hon. M. Roche comme membre, 652.
Comité des bills privés, modification, adoptée, 3532.
Comités permanents de la Chambre, adoptée, 378.
Décès de J. Haggart, 462.
Dépôt d'un bill relatif aux archives publiques, 11789, adoptée, 11790.
Discussion générale en 2e lecture du projet de loi Bradbury *re* pollution des eaux navigables, 8851, adoptée, 8884.
Forces navales de l'empire, 2e lecture, 3566.
Impressions du Parlement, 485.
Mercredi des cendres, ajournement, adoptée, 2731.
Miller, R.-C., 3768.
Nominations dans le personnel de la Chambre des communes, adoptée, 7149.
Pollution des eaux navigables, comité modifié, adoptée, 9300.
Prorogation du délai au sujet des bills d'intérêt privé, 1179.
Restaurant de la Chambre, 485.
Roche (Hon.) au lieu de Rogers (Hon.) au comité de l'Agriculture, adoptée, 652.
Séances du matin, en suspens, 8988.
Séances du matin, 9495.
Suite de la discussion des subsides, 8242.
Traité anglo-japonais, 2e lect., 7160; 3e lect., 7350.
Traitements des fonctionnaires de la Chambre, adoptée, 7835.
Travaux de la Chambre, 2343, modifiée et adoptée 2347, 3282; ordre, 3286.
Vacances de Noël, adoptée, 1294.
Vacances de Pâques, adoptée, 6245.

PROJETS DE LOI.

Archives.—Département distinct, 11790.
Archives publiques—Dépôt et 1ère lect., 11789.
Forces navales de l'empire; dépôt, 687; 1ère lect., 707; dic., 687; 2e lect., reprise des débats, 3566; reprise des débats, 3670; motion Borden pour 2e lect., et amendement Turriff, reprise de la discussion, 3864; motion en 2e lecture: reprise des débats, 3906; reprise de la discussion, 2e lect., 4020; reprise de la discussion, 2e lect., 4068, 4111, 4199; motion pour 2e lect., reprise de la discussion, 4305; sous-amendement Guilbault rejeté, 4409; amendement Turriff rejeté, 4411; 2e lecture adoptée, 4412; discussion en comité général, 4420; discussion reprise, 4457; rapport du bill, 4498; suite de la discussion, 4577; reprise de discussion, 4577; séance continue, 4616; reprise de la discussion en comité, 5325, 7437; amendement Guthrie; amendement Guthrie, reprise de la discussion, 7508, 7562, 9399, 9813.
Forces navales de l'empire; disc. incidente, 9977 et suiv.; 3e lect., 10349, adoption, 10350.
Loi de conservation; 1ère lect., 9977; modification par le Sénat; adoption, 11789.
Manufacture d'articles d'or et d'argent; 1ère lect., 3275.
Royal gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dépôt, 732; 1ère lect., 732; 3e lect., 1695.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Traité anglo-japonais, dépôt et 1ère lect., 6701; discussion en comité, 7250; motion de 3e lect., 7350 ; reprise de la discussion, 7400 ; amendement Pugsley rejeté, 7413 ; 3e lect. et adoption, 7417.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à Son Altesse Royale, 5891.
Approbation du traité anglo-japonais, résolution adoptée, 6700.
Caisse de prévoyance des réseaux de l'Etat (dépôt), 721.
Classement du personnel des Communes, 1ère et 2e lect., et adoption, 12320.
Commission de conservation, 9177 ; discussion, 9976.
Forces navales de l'empire, dépôt, 810; comité, 930, 1039; discussion reprise,, 1120, 1194, 1320, 1401, 1482, 1620, 1740, 2618, 2732, 2803, 2313, 2974, 3140, 3184, 3289; résolution adoptée, 3365.
Loi des chemins de fer; débats, 9973 et suiv.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7607; motion, reprise de la discussion, 7688, 7771, 7859, 7981, 8044, 8462, 8609; vote et texte de la motion modifiant la règle 17 de la Chambre, 8694.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest; dépôt, 722; 1ère et 2e lect. et adoption, 732.
Sénateurs supplémentaires: dépôt, 902.

QUESTIONS.

Arsenal d'Halifax, 1593.
Canal de Panama, 612.
Centenaire de la Paix, 12293.
Chemin de fer de halage de Sorel, 592
Choix des membres canadiens-français du Cabinet, 593.
Commission des services publics, 813.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Demande de documents, 7250.
Démission de M. Monk, 601.
Département des Mines, 2227.
Distribution des faveurs ministérielles dans Bonaventure, 3525.
District fédéral d'Ottawa, 2237.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.
Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Favoritisme politique, 2004.
Immigration des Orientaux, 1188.
Indemnité du chef de l'Opposition, 8596.
Inspection de homesteads à Prince-Albert, 8598.
Liste des journaux favorisés, 8355.
Loi des grains du Canada, 2350.
Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Messagers de la Chambre des communes, 2221.
Milice canadienne, 4569.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Politique navale du gouvernement, 607.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Poste de solliciteur général, 629.
Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.
Propagation des animaux à fourrure, 2437.
Rapport de la commission d'enquête sur la Marine, 4569.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Rédaction des lois de la Chambre des communes, 10708.
Réforme du Sénat, 11133.
Règlements de l'immigration, 3125.
Remaniement de la carte électorale, 626.
Résignation du colonel Crowe, 11135.
Résignation du général McKenzie, 11134.
Trafic de l'opium en Chine, 4563.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 1034.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.

RAPPORTS.

Commission des Services publics, 809; impression ordonnée, 809.
Commission de géographie du Canada: dépôt, 7770.
Comité spécial *re* comités permanents, 372.
Enquête sur le service administratif, 1390.
Royale gendarmerie du Nord-Ouest, 1911-1912; dépôt, 1438.
Secrétaire d'Etat des Affaires extérieures, 31 mars 1912; dépôt, 5.
Statistique criminelle de l'année expirée le 30 sept. 1911; dépôt, 11899.
Sir Geo. Murray, 1390; impression ordonnée, 1392.

SCRUTIN.

Forces navales de l'empire; résolution adoptée, 3366; 115 à 83.
———Motion Borden pour 2e lect., adoptée, 4412; pour, 114; contre, 84.
———Discussion incidente, 9987.
Modification de la règle 17 de la Chambre; motion adoptée, 108 à 73, 8695-6.

BOULAY (Herménégilde) *Rimouski.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, 12306 et suiv.
Forces navales de l'empire, 4157.
Discussion des subsides:
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12426.
Exercices militaires annuels, 11370.
Fermes expérimentales, 10560 et suiv.
Intercolonial.—Chemin de fer, 7007.
———Installations à Fredericton, 11170.
———Matériel roulant, 11228.
Outillages de sauvetage, 11056.
Transcontinental national, 11573.
Travaux publics.—Appointements, 11404.

DOCUMENTS.

Bâtisses occupées par le Gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, 4019.
Bélanger, capitaine de l'*Eureka*, 10712.
Collision de trains à Saint-Moïse, 7850.
Enquête Atkinson sur accident au cheval d'Arsène Lauzier, à Amqui, Rimouski, 2471.
Gagnon, Jos, 10712.
Ouellet, Arsène, 10712.
Pagé, Dr J.-D., 9112.
Sténographes et secrétaires de la Chambre des communes et du Sénat, 4020.

BOULAY (Herménégilde)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Suspension de J. Stahl, inspecteur d'immigration, 2479.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11171-84.
Commission des chemins de fer du Canada, 11636.
Commission sur le pilotage, 7858.
Débats français, distribution des, 11394.
Inexactitudes des réponses officielles, 3137.
Intercolonial, administration de, 11193.
Joubert, Hélène, 11704.
Sayabec.—Bureau de poste, 11702.
Traduction en français des item du budget, 6681.

QUESTIONS.

Agents de l'immigration, Québec, 1398.
Bouées du chenal du Saint-Laurent, 10709.
Fontionnaires de l'Intercolonial, 951.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Langevin, Jean-Octave, 9488.
Messagers de la Chambre des communes, 2221.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Recettes de l'Intercolonial, 11525.

BOURASSA (J.-Boutin) *Lévis.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5178.

DOCUMENTS.

Verrault, Joseph, 8903.

QUESTIONS.

Commission du port de Québec; achat d'une carrière, 12145.
Fournitures du camp de Lévis, 6461.
Gardien de gare de l'Intercolonial, Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, 8901.
Graines de semence pour Québec, 8895.
Guay dit Gendreau, Joseph, 8900.
Ingénieur en chef de l'*Eureka*, 8900.
Intercolonial; Lavery, P., 11906.
——— Suspension d'employés à la Chaudière Lévis, 11905.
Propriété militaire à Lévis, 12291.
Roberge, Ed., 3529.
Roy, Hippolyte, 3530.
Vente de journaux à la gare de Lévis, 6462.
Verrault, Joseph, 7847.

BOYCE (Arthur-Cyril) *Algoma-Ouest.*

DÉBATS.

Verrault, Joseph, 7847.
Discours sur l'adresse, 257.
Lignes subsidaires de l'Intercolonial, 8795.
Loi des Inspections et de la vente, 8705.
Miller, R. C., 3778.

BOYCE (Arthur-Cyril)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4626.
North Empire, Cie d'assurance contre le feu, 4553

BOYER (Gustave) *Vaudreuil.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8770.
Discours sur l'adresse, 137.
Question de procédure, 6170 et suiv.

Discussion des articles :
Avancement de l'instruction agricole, 8759; Forces navales de l'empire, 4682, 5846.

DOCUMENTS.

Bureau de poste de Rigaud, Qué., 8902.
Canal de Soulanges, employés du, 1579.
Changements de maîtres de poste, 3135.
Comptes des dépenses personnelles payées à M. Saint-Amour, surveillant du canal de Soulanges, 6466, 7159.
Courriers d'entreprise dans Vaudreuil et Soulanges, 8703.
Maîtres de poste de Vaudreuil, 2006.
Réparations à l'arsenal de Rigaud, 7850.

QUESTIONS.

Arsenal à Rigaud, 10712.
Bureau de poste de Rigaud, 826, 8363, 11132.
Chemin du quai de Hudson, 975.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Quai Graham, Vaudreuil, 826.
Quai, Ile Perrot, 10123.
Receveur de la poste à Ste-Marthe, 826.
Réfection du quai de Rigaud, 12145.
Réparations à l'arsenal de Rigaud, 7845.
Transport du courrier de Ste-Justine, 825.
Vallée des Erables, bureau de poste, 1185.
Vallée, Napoléon, 8363.

BOYS (William-Alves) *Simcoe-Sud.*

Présentation à la Chambre, 4.

DÉBATS.

Discussion des articles :
Power, Lenore—Faire droit à, 12082.

BRADBURY (George-Henry) *Selkirk.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12359 et suiv.
Budget général, 10865 et suiv.
Discours sur l'adresse, 392.
Loi des Inspections et de la vente, 9957.
Pollution des eaux navigables, 8851, 12005.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.

Discussion des articles:
Amélioration des grandes routes, 8841.
Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Forces navales de l'empire, 5371.

BRADBUDY (George-Henry)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Rivière Rouge, écluses et barrages à St. Andrews, etc., 14499.

DOCUMENTS.

Brown, Alexander-Hurst, réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4577.
Brown, James W., réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4576.
Réserve indienne de White-Bar, 9871.
Terrain ¼ S.-O. de 4-9-14-2, 4577.
Terrains cédés par sauvages de la bande de Côté, 9493.
Terres des métis du N.-O., 6944.

MOTIONS.

Pollution des eaux navigables, 12004; rapport réservé, 12006.

PROJETS DE LOI.

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 1ère lect., 10573; 2e lect., 10574; discussion des art., 11060; 3e lect. et adoption, 11062.
Empire Life Ins. Coy. of Canada, 1ère lect., 10573.
Pollution des eaux navigables, dépôt, 5; discussion générale 8851; rapport, 8884.
Usage des drapeaux, 1ère lect., 6.

QUESTIONS.

Bande des sauvages de Côté, Sask., 8887.

BRISTOL (Edmond) *Toronto-Centre.*

DÉBATS.

Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3470.

PROJETS DE LOI.

British Columbia and White River Railway Co., 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 8829.
McDonald, George Geddes, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.

BRODER (Andrew) *Dundas.*

DÉBATS.

Discussion des subsides:

Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.

INCIDENTS.

Immigrantes, protection des, 12521.
Pâte de bois et tarif douanier des Etats-Unis, 12492.

BROUILLARD (Ovide) *Drummond-Arthabaska.*

DOCUMENTS.

Poirier, J.-N., 902, 3560.

QUESTIONS.

Bureau de la poste à Arthabaska, 608.
Desrosiers, Mme E., 648.
Lavoie, Calixte, 829.
Leclerc, L.-P., 829.
Marcotte, Omer, 829.
Paré, Anthime, T., 647.
Poirier, J.-N., 648.

BROUILLARD (Ovide)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Potvin, Pierre, 829.
Rouleau, Georges, 828.
Rousseau, Napoléon, 828.
Spénard, Georges, 647.
Triganne, Rosa, Melle. 648.

BROWN (James-Pollock) *Châteauguay.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5406.

BUCHANAN (William-Asbury) *Medicine-Hat.*

DÉBATS.

Crédit agricole, 3246.
Grève sur le C.P.R., 2024 et suiv.
Loi des Banques, 10428 et suiv.
Loi des Inspections et de la vente, 9950.
Taux de transport dans l'ouest, 9200.

Discussion des articles:

Canadian Northern, 4508.
Canadian-Western, 4552.
Forces navales de l'empire, 4754.
Loi des Postes, 12269.

Discussion des subsides :

Bassano.—Edifice public, 11821.
Fermes expérimentales, 10558.
Lethbridge.—Nouvel édifice public, 11823.
Medicine-Hat.—Edifice de l'immigration, 11824.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6678.
Sauvages.—Réserve des sauvages du Sang, dans l'Alberta, 11896.

DOCUMENTS.

Blanchard, C.-P., 2470.
Delaney, S., 1584.
Drigg, Harry A., 901.
Masinasia, Alta.—Déplacement de bureau de poste, 6618.
Police-Point-Reserve, 901.
Section 36-6-8-4, 6618.

INCIDENTS.

Medicine-Hat, Gleichen et Tober; douanes, 11877.

INTERPELLATIONS.

Elévateurs régionaux, 2570, 12006.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6620.

PROJETS DE LOI.

Alberta, Cie d'irrigation et de chemin de fer, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc. 3109; rapport, 3117.
Anderson, Frances Legora; 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398 ; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Bassano.—Edifice public, 824.
Burdelt.—Poste de douane, 824.
Bureaux de conciliation, 712.
Cadenas pour sacs du courrier, 7429.
Cardston.—Percepteur des douanes, 1036.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Droits pour préemption de homesteads, 10121.

BUCHANAN (William-Asbury)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gaz naturel de l'Alberta, 4013.
Gleichen.—Bureau de douane, 824.
Griefs de l'association des producteurs de laine de l'Alberta, 4194.
Immigration du Canada, 4570.
Importation de moutons dans l'Alberta, 4194, 4368.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Kootenay, carabiniers, 1037.
Medicine-Hat:
——Agent des terres, 825.
——**Bureau de poste, 823.**
——Inspecteurs de homesteads, 9487.
——**Service de la poste, 2482.**
Pétition des cultivateurs d'Alberta, 11903.
Police-Point-Reserve, 6453.
Règlements de homesteads, 11904.
Règlements relatifs aux préemptions, 11903.
Réserve indienne d'Alberta, 633.

BUREAU (Jacques) *Trois-Rivières-Saint-Maurice.*

DÉBATS.

Amendement Maclean, 7939.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Miller, R.-C., 3857.
Question de procédure, 6154.
Règlement de la Chambre, 6517.

Discussion des articles :

Association des comptables du Canada, 3903.
Association protectrice des médecins canadiens, 4006.
Avancement de l'instruction agricole' 8765.
Brevets de F.-J. Newman et autres, 3901, 4455.
Canada Hail Insurance Co., 3898.
Forces navales de l'empire, 4807, 5275.
Discussion des subsides :
Commission de conservation, 6668.
Commission du Service Civil, 6674.
Fermes expérimentales, 10561 et suiv.
Monnaies étrangères, etc., 6696.

DOCUMENTS.

Agents du service ambulant sur divisions des chemins de fer de Montréal et de Québec, 7850.
Bettez, Alfred, 8903.
Brunelle, William, 8904.
Carignan, L.-Philippe, 8903.
Champlain:
Champlain.—Employés destitués dans comté. 8903; Dumont, Arthur, 8903; Lalonde, L., 1583; Leduc, J.-H., 3558.
Maskinongé.—Employés destitués dans comté, 8903.
Nicolet.—Employés destitués dans comté, 8903.
Trois-Rivières:
——**Edifice fédéral, 3558.**
——Enquêtes dans district judiciaire des, 8903.
——Transport du courrier entre la gare et bureau de poste, 3558.
Trois-Rivières et Saint-Maurice.—Employés fédéraux destitués dans comté, 6903.

BUREAU (Jacques)—*Suite.*

INCIDENTS.

Canadian Medical Protective Association, 4068.
Explication sur un fait personnel, 8704.
Ministre de la Milice; rapport du *Citizen*, 9615.
Question de privilège, 3864.
——*Re* Miller, 4059.
Traducteurs et salle de lecture, 10125.

INTERPELLATIONS.

Arcand, Maurice, 8990.
Soumissions relativement à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6519.
Traité avec les Antilles, 6709.
Transport des sacs du courrier entre bureau de poste et gare du Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, 6618.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole; amendement, 9068; rejeté, 9072.

QUESTIONS.

Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Bettez, Alfred, 6463.
Brunelle, William, 7158.
Cadenas pour sacs du courrier, 7427, 8594.
Cap-de-la-Madeleine.—Quai, 1598, 1788.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
Grand'Mère.—Edifice public à, 1037.
Michelin, Edouard, 8703, 8889.
Pointe à la Citrouille.—Gardien de phare, 7158.
Trois-Rivières.—Bâtiment public, 1012, 1788.
——Service de la poste, 8899.

BURNHAM (John-H.) *Peterborough-Ouest.*

DÉBATS.

Banque et commerce de banque, 11921.
Discours sur l'adresse, 119.
Immigrantes, protection des, 12522.
Loi des Banques, 10384.
Margaree Coal & Ry. Co., Ltd., 12008.
Primes à la fabrication du plomb, 10448.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, art. 6, 8835.
Association protectrice des médecins canadiens, 3509, 3966.
Colis postaux, 12186.
Forces navales de l'empire, 4626.
Galerie nationale du Canada, 9266.

Discussion des subsides:

Canal de la vallée de la Trent, 11585.
——Construction, 11620.
Exercices militaires annuels, 11359.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11892.
Vaisseaux dragueurs, 11836.

DOCUMENTS.

Contrat pour appareil de vente automatique de timbres-poste, 11910.

BURNHAM (John-H.)—*Suite*

INCIDENTS.

Pension aux vieillards, 10828, 10984.

INTERPELLATIONS.

Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6827.

MOTIONS.

Pension aux vieillards, 961; comité spécial d'enquête nommé, adoptées, 2219, 7149.

PROJETS DE LOI.

Abolition des titres honorifiques; dépôt, 1585; 1ère lect., 1586.
Loi électorale: dépôt, 968; 1ère lect., 969.

QUESTIONS.

Buckhorn, pont de, 2000, 3667.
Loi du mariage, 594.

BURRELL (Hon. Martin) *Yale-Cariboo.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 661.
Avancement de l'instruction agricole, 2205, 8291.
Budget général, 10736 et suiv.
Cie Richelieu et Ontario, 3420.
Encouragement de l'agriculture, 8342.
Loi des Inspections et de la vente, 9940.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10090.
Pollution des eaux navigables, 8876.
Primes à la fabrication du plomb, 10482.
Traité anglo-japonais, 7202.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8850.
Avancement de l'instruction agricole, 8747, 8762.
Brevet d'A. D. Richard, 3957.
Forces navales de l'empire, 9592, 10282.
Loi des Inspections et de la vente, 12281.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Appointements, 6931.
———Entrepôts frigorifiques, 10691.
———Industrie du bétail, 10692 et suiv.
———Santé des animaux, 6491, 10702.
Arts, agriculture et statistiques, 10550, 10672.
Commission de conservation, 6669.
Conserves (viandes et fruits), 6492.
Gand.—Exposition, 10126.
Fermes expérimentales, 6491, 10550.
Insectes destructeurs, 10706.
Service d'hygiène dans les districts organisés et autres, 6493.

INCIDENTS.

Gand.—Exposition, 10126.

INTERPELLATIONS.

Droits sur les fruits et les légumes, 7154.
Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole, 3e lect., 9066; adoptée, 9072.

BURRELL (Hon. Martin)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Résolution pour encourager l'instruction agricole; adoptée, 2205.

PROJETS DE LOI.

Epizooties, disc. des art., 10145 et suiv.; 3e lect., 10148, adoptée, 10148.
Instruction agricole: dépôt, 2205; 1ère lect., 2219; discussion générale, 8291; reprise de la discussion, 8303; motion adoptée et 2e lect., 8346; discussion des articles, 8347; amendement Carvell, 8347; discussion reprise, 8747, 9066; amendement Oliver, 9066; M. Bureau, 9068; rejeté, scrutin, 89 à 53, 9070; 3e lect. et adoption, 9072.
Loi des inspections et de la vente: dépôt, 9967, 1ère lect., 9967; discussion, 12276; 3e lect. et adoption, 12288.
Marquage des fruits: discussion des articles, 10370.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Epizooties: dépôt, 9497; 1ère lect., 9898; 2e lect., 9898 et adoption.
Instruction agricole: dépôt et adoption, 2204.
Loi des inspections et de la vente; 1ère et 2e lect. et adoption.
Marquage des fruits; dépôt, 9614.

RAPPORTS.

Agriculture, 83.
Fermes expérimentales, 1438.

QUESTIONS.

Aide à l'agriculture, 7684.
Bégin, Joseph, 8034, 8897.
Bishop, Alfred, 7155.
Bois sur la ferme de l'Etat à Kentville, 9109.
Cadenas breveté, 7245.
Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Commerce des pommes dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Commission de conservation, 8896.
Conférenciers agricoles dans Québec, 8897.
Directeur vétérinaire général à Halifax, 9110.
Distribution du volume *Mauvaises Herbes*, 636.
DuVernet, Dr, 8701.
Embargo sur le bétail canadien, 629.
Enseignement professionnel, 980.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Envois de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Exposition de Panama-Californie, 7434.
Fermes expérimentales de Kentville, N.-E., 7155; Sainte-Anne de la Pocatière, 8897.
Fredericton.—Achat de terrain, 633.
Graines de semence pour Québec, 8894-5.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Liste d'adresses postales du ministère de l'Agriculture, 636.
Population du Canada, 979.
Prime sur étalons pur sang, 3859.
Station agronomique de Sainte-Anne le la Pocatière, 8034.
Station d'expérience à New-Carlisle, 2231.
Stations agricoles dans le comté de Dauphin, 6617.
Traitement de la tuberculose, 1595.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur) *Richelieu.*

Présentation, 4.

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 524.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4850, 5769.

DOCUMENTS.

Bardier, Paul, 8365.
Blais, M.-C., 7606.
Cournoyer, Pierre, 4019.
Hus, Mlle Paul, 8365.
Jackson, J.-S., 6944.
Nomination de capitaines de dragues de la Marine, 7437.
Nominations des capitaines de remorqueurs, 7437.

MOTIONS.

Hus, Mlle Paul, (en suspens), 7850.

QUESTIONS.

Maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, Qué., 3524.
Usines de Sorel, 8116.

CARRICK (John-James) *Thunder Bay—Rainy River.*

PROJETS DE LOI.

Manitoba—Ontario Railway Co., 1ère lect., 2570; 2e lect., 3123; 3e lect. et adoption, 3955.

CARROLL (W.-F.) *Cap-Breton-Sud.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3204.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians. 6877.
Grève sur le C.P.R., 2029 et suiv.
Interprétation du règlement de clôture, 9853.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1862.
Loi des Banques, 10384 et suiv.
Macdonald, Alexander, 1022.
McNeil, Lauchlin, 863.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8610.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3447.
Remise de droits sur rails d'acier, 7074.
Transport des facteurs en tramways, 11794.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3905.
Brevets d'Otto Barnett, 11721.
Code criminel, modification du—(art. 27—Avis d'appel), 11950.
Forces navales de l'empire, 5916, 9718, 10273.
———Amendement, 10276.
Loi des Postes, 12262.
Power, Lenore, 12081

Discussion des subsides:

Brise-glace dans Baie-du-Tonnerre, etc., 11117.
Chemin de fer Intercolonial, 6992.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, 8959.
Gabarus, havre de, 11800.

CARROLL (W.-F.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Marine et Pêcheries: adm. centrale, 11023 et suiv.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11113.
Pilotage, etc., 11118.
Taux de transport sur l'Intercolonial, 11221.

DOCUMENTS.

Améliorations sur la rivière Mira, comté de Cap-Breton, 4019.
Demande de meilleures facilités sur l'Intercolonial, dans Sydney, N.-E., 4019.
Gallinan, Mlle Annie, 2472.
Levalte, H.-C.-N., 1030.
Lewis, Gertis, Mlle, 2472.
———W.-W., capitaine, 2472.
Ligne ferrée de Saint-Jean à Grand-Falls, 1030.
Lunay, R., 1583.
McDonald, Jos., 2472.
McGillivray, Angus, 2472.
McKinnon, M.-J., 6943.
McLean, John, 1030.
McMullen, Joseph, 2472.
Mitchell, Frederick, 2472.
O'Neil, Freeman, Dr, 2472.
Pope, capitaine, 2472.
Révocations de percepteurs de la douane, 8986.
Témoins dans enquêtes tenues dans la Nouvelle-Ecosse par le commissaire Duchemin, 9495.
Wilcox, P.-J., 6943.

INCIDENTS.

Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Réclamations des facteurs, 11603.

INTERPELLATIONS.

Grève des photograveurs, 7948.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.
Thompkins, Patrick, salaire de, 11863.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire—Amendement, 10276—Rejeté, 10295.
Motion d'ajournement, rejetée, 7980.

QUESTIONS.

Forges Polson, 8886.
Gallivan, Mlle Annie, 715.
Gardien du signal de brume de l'île Seatarie, 643.
Lewis, Mlle Gertie, 715.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.

CARVELL (Frank-Broadstreet) *Carleton, N.-B.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6309.
Amélioration des grandes routes; amendements du Sénat, 12365 et suiv.
Appointements des juges des cours de comtés, 8284.
Baldwin, Eugene O., 8252.
Budget général, 10751 et suiv., 10831 et suiv.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3467.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Classement du personnel des Communes, 12311 et suiv.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 1156, 1336.
Convention commerciale avec les Antilles, 917, 8992, 9053.
Discours sur l'adresse, 224.
Divorce de Farny-Maria Gogarty, 6941.
Encouragement de l'agriculture, 8319.
Forces navales de l'empire, 3645, 3671.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3177.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6892.
Grève sur le C. P. R., 2008 et suiv.
Interpellation du règlement de clôture, 9862 et suiv.
Landry, André, 6785.
Ligne d'Andover à St-Jean, N.-B., 12011.
Loi des Banques, 197, 1983.
Loi des Juges, 11964-78.
McNeil, Lauchlin, 864.
Miller, R.-C., 3803.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7712, 8545.
Présidence du comité, 6191.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Primes aux volontaires, 9161.
Protection des douanes et des pêcheries, 3403.
Question de procédure, 6141, 6173.
Renvois à Dorcmie et à Arichat-Ouest, 850.
Rentes viagères de l'Etat, 9884.
Service postal transtlantique, 7421.
Traité anglo-japonais, 7164.
Taux de transport dans l'Ouest, 9214.

Discussion des articles :

Archives publiques, 12289.
Association des comptables du Canada, 4106.
Avancement de l'instruction agricole; amendement à l'article 3, 8747; rejeté, 8759.
Brevet de Maurice Delvigne, 11334.
Brevets de F. J. Newman, 4456.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4541.
Code criminel, modification, 11952, 11958.
Commercial Acetylene Company, 11330.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3046, 3067, 3422, 3469.
Cour d'échiquier, 3458.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6833.
Encouragement à l'agriculture, 8347.
Forces navales de l'empire, 4425, 4577, 5302, 5339, 5389, 5826, 7576, amendement, German, 9510, 9606, 9709, 9847, 10267, 10261.
Imperial Underwriters' Ass'n., 4557.
Loi des Banques, 10377, 10575, 10648.
Pacific Eastern Mortgage Co., 9358.
Power, Lenore, 12084.
Southampton et Canadien-Pacifique, 9228.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12223.
Tarif des douanes, 11789.
Transcontinental national, 3457.
Traité anglo-japonais, 7295; 3e lect. et amendement Oliver, 7364.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides :

Agriculture.—Appointements, 6931.
———Industrie du bétail, 10697.
Allocations pour la milice, 11326, 11338.
Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11828.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6683.
Commission de conservation, 6664.
Distribution des documents parlementaires, 11870.
Employés de l'accise, 11848.
Exercices militaires annuels, 11345.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
———Nouvel édifice public, 11505.
Freins à air sur l'Intercolonial, 11153.
Gouvernement civil.—Ministère de la Milice et de la Défense.—Appointements et dépenses casuelles, 6930.
Hartland.—Edifice public, 11507.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11891.
Impression des billets fédéraux, 6589.
Intercolonial:
———Diversion de la ligne entre Nelson et Derby jonction, 11165.
———Installations à Fredericton, 11169.
———Protection des voies publiques, 11201.
———Renforcement des ponts, 11157.
———Voie de Dartmouth à Dean, 11235.
Intercolonial et Transcontinental, 7032.
Législation.—Impressions, etc., 6934.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11000.
———Casuelles, 12401.
Milice et Défense.—Appointements, 6928-9.
Monnaies étrangères, etc., 6696.
Ottawa.—Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Réseau de Moncton à Edmonton, 7021.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11485.
Transcontinental national, 11450, 11528, 11549.

DOCUMENTS.

Améliorations projetées du port de Québec, 9494.
Armstrong, Arthur, 1579.
Augmentation du salaire de M. Sévigny, à Montréal, 2476.
Bohan, John-W., 1579.
———Mary-A., 1579.
Brevet portant le numéro 142, 823, 7607.
Cadenas des sacs à dépêches, 7849.
Contrat de l'Ontario Equipment Company d'Ottawa pour cadenas, 7606.
Correspondance entre département des postes et Allyn Taschereau, *re* achat de nouveaux cadenas, 7159.
Dow, Newton-S., 1579.
English, Samuel, 1582.
Fleming, John-Y., 1579.
Hemphill, Oliver, 1579.
Indemnités produites par propriétaires de chevaux attachés à la 10e batterie de campagne à Petawawa, 6943.
Kavanagh, C., 1583.
Lafferty, Edward, 1579.
McDonald, M., 8987.
McGaffigan, Denis, 1579.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Meagher, Matthias, 1579.
Ontario Equipment Company, d'Ottawa, Ont, nouveaux cadenas pour sacs à lettres, 6944.
Osage—Maître de poste renvoyé, 11909.
Transport de la milice de Sydney sur l'Intercolonial, 9495.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, 6708.
Caron, J.-B.-T., 11202.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12031.
Chisholm, Donald, 11856.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6712.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Observations sur un fait personnel, 6248.
Question de règlement, 3161.
Richards, Stephen-C., 11084.
United Shoe Machinery Co., 12006.

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles; amendement, 8997; rejeté, 9064.
Encouragement à l'agriculture; amendement à l'art. 3, 8347; rejeté, 8759.

PROJETS DE LOI.

Ridge, Louise-Marguerite, Perth; 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Van Buren Bridge Company; dépôt et 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; disc. en comité, 11718; 3e lect. et adoption, 11720.

QUESTIONS.

Achat de terrains à Fredericton, 633.
Achats du ministère des Postes, 9482.
Asselin, Olivar, 602.
Automobile pour le ministère des Postes, 8357.
Avocat du ministère des Postes, 8036.
Bureau de poste de Montréal, 2227.
Cadenas breveté, 7245.
———De sacs à dépêches, 7837-8.
———Postaux, 9870.
———Pour sacs à lettres, 6946.
———aux dépêches, 8594-5.
———de dépêches, 9481.
———du courrier, 7426-8.
Capitaine du Port de Montréal, 10122.
Chemin de fer du lac Saint-Jean, 633.
Contrat signé avec *La Patrie* au sujet d'impressions, 8699.
Destruction d'un pilier à Fredericton, 7246.
Entreprise accordée à l'Ontario Equipment Company, 8356.
Fredericton.—Terrains militaires, 1593.
Gobeil, Antoine, 11135.
———Joseph, 11135.
Laforce, J.-E., 3222.
McAllister, Charles, nomination de, 11908.
Ontario Equipment Co., 7426, 8357.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Receveur de la poste à Saint-Fabien, comté Rimouski, 4017.
Rédacteur des lois au ministère des Postes, 8597.
Réparations de cadenas, 9481.
Ressorts métalliques, 8894.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Services des travaux des chemins de fer, 604.
———Du courrier entre Florenceville et Upper-Wicklow, 7843 : à Bonna, 7844.
Service postal entre Bay-Side et St. Andrews, 7844.
———Florenceville et Upper-Wicklow, 7843.
Sévigny, Eugène, 629.
Southampton.—Cie du chemin de fer de, 10711
Standen, J.-R., 11908.
Tiges de contrôle améliorées pour cadenas, 8356.
Transcontinental.—Ateliers, 10233.
Travaux d'impressions de *La Patrie*, de Montréal, 8357.

CASH (Edward-L.) *Mackenzie.*

DOCUMENTS.

Mackenzie, destitutions dans, 687.
Morrison, William, 2327.

PROJETS DE LOI.

Manitoba et Northwestern, chemin de fer—1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 2203.

QUESTIONS.

Williams, Dr J.-D.-R., 1789.
Yorkton.—Inspecteurs de homesteads, 1036.

CHABOT (Jean-Léo) *Ottawa.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Canadian Medical Protective Association, 3509, 3966.

MOTIONS.

Canadian Medical Protective Association.—Amendements, 3994.

PROJETS DE LOI.

Canadian Medical Protective Association.———Dépôt et 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3508, 3966; amendements, 3994; rapport, 4011; 3e lect. et adoption, 4455.

CHARLTON (William-Andrew) *Norfolk.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 10341.
Royal National Sanitarium Association, 982.

DOCUMENTS.

Birks, H., 1583.

INCIDENTS.

Royal National Sanitarium Association, 982.

CHISHOLM (Alexander-W.) *Inverness.*

DÉBATS.

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1868.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5561.

CHISHOLM (Alexander-W.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Construction de feux et balises, 11116.
Embranchement Orangedale — Chéticamp, 11231.
Entretien et réparations des phares, 11114.
Hôpitaux de marine, 11123.
Inverness.—Améliorations au bureau de poste, 11504.

DOCUMENTS.

Aucoin, Charles-E., 2473.
Bourinot, John-C., 6465, 8988, 11136.
Cameron, Maggie Mme, 7159.
Chéticamp.—Percepteur des douanes, 8988.
———Station de sauvetage, 9870.
Chisholm, A.-A., 2474.
———John-B., 6465.
Finlay-Point.—Quai, 9870.
Fraser, David, 2473.
Gollis, Allen, 2473.
Grmad-Etang.—Havre, 1032.
Hants, destitutions dans le comté de, 4576.
Inverness—Lignes télégraphiques, 1032.
———Salle d'exercices, 9870.
Lawrence, W.-S., 1033.
Mabou.—Amélioration du havre, 7606.
Macdonald, Angus-B., 2473.
———D.-C., 2473.
———John-R., 1032.
McDonald, A.-G., 1033.
———Donald-D., 1033.
McDonnell, John, 7606.
McEachern, Dan., 2473.
McIsaac, Colin, 2475.
McKay, D.-R., 2473.
McKenzie, J.-A., 1580.
McLaughlam, D., 1033.
McLean, Charles, 2473.
———D.-F., 2475.
McLennan, John-R., 2480.
McLeod, Havelock, 2473.
McPhail, John, 2473.
McQuinn, Alex., 2480.
McRae, John-A., 1033, 2473.
Muce, M., 1033.
Rankin, Mme Sarah-C., 7607.
Service de bateaux à vapeur entre Mulgrave et Chéticamp, N.-E., 7159.
Shaw, David, 2473.
Walsh, J., 1582.

QUESTIONS.

Commission consultatives des pêcheries, 3526.
Grève dans comté Hants, N.-E., 8892.
Port-Hawkesbury, édifice public, 11504.
Port-Hood, dragage, 1779.
Vétérans de la campagne des Fénians, 8897.

CHISHOLM (William) *Antigonish.*

DÉBATS.

Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, 759.
Classement du personnel des Communes, 12319.
Election d'Antigonish, 10484.
Forces navales de l'empire, 4271.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9126, 9128, 9142.
Loi des Juges, 12149.
Macdonald, Alexander, 1007.
McNeil, Lauchlin, 852.
Présidence du comité, 6214.

CHISHOLM (William)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Protection des douanes et des pêcheries, 3391, 3436.
Rentes viagères de l'Etat, 9886.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8750.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8378.
Forces navales de l'empire, 4656, 5059, 9471, 9501.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12245.

Discussion des subsides:

Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418 et suiv.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8980.
Edifices publics d'Ottawa, 12472 et suiv.
Employés de l'accise, 11849.
Malignant-Cove.—Brise-lames, 11803.
Postes.—Service extérieur, 11761, 12448.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Yarmouth.—Amélioration du port, 11807.

DOCUMENTS.

Armstrong, James, 894.
Boyd, Angus, 893.
Chisholm, A.-G., 893.
———Daniel, 2471.
Courrier entre Antigonish et Livingstone-Cove, 10436.
Crespo, Jeffrey, 893.
Decoste, Patrick, 685.
Destitutions dans le comté d'Annapolis, N.-E., 4573.
Etats de comptes pour enquêtes tenues par Duchemin dans Antigonish, 3559.
Fougère, William, 894.
Fraser, Alexander, 8902.
Gass, Charles-L., 3558.
Irish, Fred.-R., 8902.
Kinney, Allan, 893.
Landry, William, 894.
Ligne ferrée entre Country-Harbour et Cap-George, 10124.
Macdonald Colin, 902.
———John-A., 1030.
———John-R., 893.
Magasin de la 18ème batterie d'artillerie à Antigonish, 900.
Mayotte, Hubert, 893.
McAdam, Alex.-A., 2471.
———Hugh-R., 4020.
McDonald Dougald, 893.
McDonald, John-H., 3557.
McDonnell, John, 893.
McInnes, D.-A., 894.
McLean, John-J., 893.
McNeil, Lauchlin, 852.
Melancon, John, 894.
Merrifield, John, 2326.
Municipalités de Pictou, d'Antigonish, de Guyborough et de St. Mary, 1580.
Pomket-River.—Bureau de poste, 894.
Sears, Thomas-J., 2470.
Stewart, James, 900.
Transport du courrier.—De la gare au bureau de poste de Linwood, 2475.
———Entre Antigonish et Livingstone-Cove, 900.

CHISHOLM (William)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Transport du courrier entre St. Andrews et Beauly, 900.
Transport du foin sur l'Intercolonial dans Antigonish, 4019, 4573.
Voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, 900.

INCIDENTS.

Chisholm, Donald, 11856.
Deldrey, Moses, 11853.
Facteurs ruraux, 11745.
Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
Macdonald, Dougald, 12456.
McDonnell, John, 8390, 8397.
McMillan et Delaney, 12457.
Parler français dans la Chambre, 11859.
Rectification au compte rendu, 10715.
Service du courrier entre Beauly et Saint-André, 11763.
Transport de la malle.—Linwood, 11762.
———Livingstone-Cove et Antigonish, 11764.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 159.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Intercolonial.—Transport du foin, 2731.

MOTIONS.

Censure contre l'hon. M. Rogers, 10485; rejetée, 10549.

QUESTIONS.

Antigonish, crédits pour le comté, 2437, 2690, 3665.
———Inspecteur des denrées alimentaires, 4191.
———Service du courrier dans le comté, 3280.
Arisaig.—Directeur de la poste, 2437.
Commission biologique, 3668.
Crispo, Jeffrey-M., 3524.
Fraser, Alex., 12448.
Grosvenor.—Coutrier, 10708.
Intercolonial.—Destitutions, 9489.
———Embranchement de Country-Harbour, 2481.
———Transport du foin, 1034, 3276.
Irish, Fred.-R., 12448.
Kentville.—Edifice public, 3127.
Landry, Adolphe, 1393.
Linwood.—Entreprise postale, 616.
Port-Hood, travaux, 974.
Primes aux volontaires de la campagne des Fénians, 8036.
Rédaction des lois de la Chambre des communes, 10707.
Tracadie.—Homarderie, 980.

CLARK (Hugh) *Bruce-Nord.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 10421 et suiv.

MOTIONS.

Dépôt d'un bill modifiant la Loi des élections fédérales.—Adoptée, 8699.

CLARK (Hugh)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Imperial Traction Company; 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; 3e lect. et adoption, 9225-6.
Modification de la Loi des élections fédérales; dépôt et 1ère lecture, 8699.

CLARK (Michael) *Red-Deer.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6183 et suiv.
Amélioration des grandes routes, 8425.
———Amendements du Sénat, 12334 et suiv.
Avancement de l'instruction agricole, 8294.
Banque et commerce de banque, 11921.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12508 et suiv.
Budget général, 10762 et suiv.
Classement du personnel des Communes, 12309 et suiv.
Colis postaux.—Etablissement d'un service, 1555.
Convention commerciale avec les Antilles, 2072.
Création d'un système de crédit agricole, 3258.
Forces navales de l'empire, 1221, 4129.
Hôtel de la Monnaie, 8918.
Immigrantes.—Protection des, 12522.
Loi des Banques, 2547.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8672.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Question de procédure, 6168 et suiv.
Remise de droits sur rails d'acier, 7076.
Rentes viagères de l'Etat.
Taux de transport dans l'Ouest, 9206.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11274.

Discussion des articles :

Colis postaux, 12173.
Convention commerciale avec les Antilles, 2154.
Forces navales de l'empire, 4450, 4491, 4621, 4666, 5075, 5089, 5579, 7536, 7562, 9401 9658 et suiv.
Traité anglo-japonais, 7370.

Discussion des subsides :

Postes.—Service extérieur, 11735.

DOCUMENTS.

Bowman, Charles-Arthur, 686.
Wright, C., 1584.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 6468.
Forces navales de l'empire, 5449 et suiv.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6634.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Question de privilège, 10236.
Question de règlement sur le mot "obstruction", 6645.

INTERPELLATIONS.

Shantz, David, 6955.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer central de l'Alberta, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 2203.

CLARKE (W.-A.) *Wellington-Nord.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9093.

Discussion des subsides :

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8981.

CLEMENTS (Herbert-Sylvester) *Comox-Atlin.*

DÉBATS.

Remise de droits sur rails d'acier, 7080.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10557 et suiv.

PROJETS DE LOI.

Cie de chemin de fer Pacific Hudson Bay, 1ère lect, 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 3906.

COCHRANE (Hon. Francis) *Nipissing-Ouest.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8416, 12322.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 734, 793, 8367.
Calgary-Fernie, Cie du chemin de fer, 12029.
Déplacement des gares terminus, 7944.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2052.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
Intercolonial et Vale-Nord, 955.
Ligne d'Andover à Saint-Jean, N.-B., 12010.
Ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, 12025.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 1791, 8792, 9113.
Loi des Chemins de fer, 9967 et suiv.
Margaree Coal and Ry. Co., Ltd., 12008.
Northern New-Brunswick and Seaboard Ry. Co., 12008.
Subventions au Canadian Northern, 12033, 12128.
Tarifs des messageries, 3556.
Terrains à Saint-Pierre, N.-E., 990.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.
Transport des marc. par l'Intercolonial, 956.
Uniformité des tarifs de transport, 11285.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8823, 8834.
Canadian-Northern.—Lignes d'embranchement, 3516.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3519.
Chemin de fer Central de Nipissing, 8827.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4503, 4525.
Cie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 3119.
Cie du chemin de fer Canadian-Western, 4553.
Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 3456.
Pont à Burrard-Inlet, 12030.
Subvention au Temiscaming and Northern Ontario, 12219.
Transcontinental National, 3457.

Discussion des subsides:

Block System, 12436.
Canal de la vallée de la Trent, 11584.
Chemin de fer de l'I.-P.-E., 12438 et suiv.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12417 et suiv.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Dépenses pour causes devant commission des chemins de fer, 11635.
Embranchement Courtenay-Bay, 12437.
———Orangedale—Chéticamp, 11231.
Embranchements.—Frais d'exploitation, 12447.
Enquête sur le Transcontinental, 7018.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Gare Centrale du G.-T.-P., à Québec, 12413.
Halifax.—Eclairage des wagons, 12436.
Intercolonial, 6442, 6446, 6957, 11642.
———Agrandis. du réseau.—Crédit supplémentaire, 12437.
———Agrandissements à Rivière-du-Loup, 11218.
———Améliorations à Pointe-Tupper, 11216.
———Diversion de la ligne entre Nelson et Derby-Jonction, 11163.
———Freins à air, 11154.
———Gare à Bathurst, 12436.
———Installations à Fredericton, 11169.
———Lévis, améliorations, 11213.
———Matériel roulant, 11219.
———Tête de ligne à Halifax, 11208.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11234.
Moncton.—Elimination des passages à niveau, 12437.
Pont de Québec, 11577.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Port-Colborne.—Elévateur, 11626.
Pugwash.—Embranchement, 12437.
Réseau de Moncton à Edmonton, 7021.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11254.
Transcontinental.—Exploit. entre Moncton et Edmonton, 12447.
Transcontinental national, 7014, 11416, 11531.
Transcontinental.—Terminus à Québec, 7015.
Transport des voyageurs entre Lévis et Québec, 7017.

DOCUMENTS.

Liste des employés des chemins de fer de l'Etat, renvoyés pour ingérence abusive; dépôt, 8375.
Mémoire *re* mise au service par la commission du Transcontinental de la division de l'Est entre Edmonton et Moncton, 7146.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11187.
Canal Saint-Pierre, 6828, 11622.
Canal Welland, 11621.
Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11188.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 1440.
Port de Souris, 11634.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Taux de transport dans l'Ouest, 9190.
Terminus d'Halifax, 7147.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11634.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Québec-Saguenay, 8599.
———Travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission du Transcontinental, 9365.
Entrée du chemin de fer du Pacifique à Ottawa, 8791.
Intercolonial.—Bureau administratif, 7046.
——Transport du foin, 2732.
Manitoba North-Western, 12026.
Nomination de Gutellius, 9365.
Subventions aux chemins de fer, 11791.

MOTIONS.

Amendement de l'article 8 du bill des subventions au Canadian Northern; adopté, 12190.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 2e lecture, 8366; adoptée, 8367.
Comité gén. pour délibérer un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11654; adoptée, 11655.
Dépôt d'un bill concernant le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto; adoptée, 11390.
Dépôt d'un projet de loi *re* chemins de fer de l'Etat, adoptée, 9148.
Dépôt d'un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11652; adoptée, 11654.
Dépôt d'un projet de résolution relatif aux subventions aux chemins de fer, 11647; adoptée, 11652.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8791.
Résolution pour extension du réseau du chemin de fer de l'Etat, adoptée, 4302.
Subventions au Canadian Northern, 3e lect., 12191; adoptée, 12204.

PROJETS DE LOI.

Amélioration des grandes routes:
——Dépôt et, 1ère lect., 967.
——2e lect., 8416.
——Discussion générale, 8416.
——Amendement Laurier, 8422.
——Reprise de la discussion, 8770.
——Motion adoptée et bill lu pour la 2e fois, 8790.
——Discussion reprise, 8823.
——Discussion reprise (art. 6), 8833.
——Amendement Guthrie, 9072; rejeté scrutin: 83 à 43, 9103.
——3e lect., 9072; adoption, 9105; scrutin: 83 à 44, 9106.
Amendement du Sénat au bill des grandes routes; motion de renvoi du 1er, 12322; adoptée, 12374.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, dépôt, 794; 1ère lect., 794; 2e lect. et disc. en comité général, 8367; amendements adoptés, 3e lect. et adoption, 8416; amendement du Sénat, adopté, 10357.
Chemins de fer de l'Etat, dépôt et 1ère lect., 9148; 2e lect., 9976, 10103; disc. des articles, 10202; 3e lect., 10226; adoption, 10226.
——Amendement du Sénat, motion de renvoi, 12375; adop., 12384.
Chemin de fer Nord-Canadien, comité général, 4500.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental, dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3457.
Cie du G.-T.-P., dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3456.
Cies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et commissaires du port de Toronto, 2e lect., disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 2e lect. et disc., 12204; rapport du bill, 12211.
Subventions au Canadian Northern, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e lect. et disc., 12187; rapport du bill, 12191; 3e lect. et adoption, 12204
Subventions au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, dépôt et 1ère lecture, 12144; 2e lect. et disc., 12219; rapport et 3e lect., 12252.
Subventions pour aider à la construction des chemins de fer et du pont y mentionnés, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e et 3e lect. et adoption, 12187.
Terminus de Toronto, dépôt et 1ère lect., 11390.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, disc. en comité, 732, 780; 1ère et 2e lect. et adoption, 794.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., dépôt, 8791; disc. reprise, 9112; amend. Cochrane, 9113; retirée et remplacée par une autre, 9127; rapport, 1ère et 2e lect. et adoption, 9147.
Loi des chemins de fer, dépôt, 9614; adoption, 9976.
Subventions à la Cie du chemin de fer Central d'Alberta, adoptée, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Calgary à Fernie, 12029.
Subventions à la Cie du chemin de fer d'Erié à London et Tillsonburg, 12025.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Kettle Valley, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12009; adoptée, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, adoptée, 12009.
Subventions à la Cie du chemin de fer et du pont de Burrard-Inlet, 12030; adop. 12033.
Subventions à la Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, disc. reprise, 12086.
Subventions à la Margaree Coal & Railway Co., Ltd., adoptée, 12008.
Subventions à la Northern New-Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008; adoptée, 12009.
Subventions à ligne de chemin de fer entre Tillsonburg et Embro, 12025; adoptée.
Subventions au chemin de fer Canadian Northern, dépôt, 12033; amendement German, 12103; rejeté, 12116; rapport et 1ère lect., 12131; 2e lect. et adoption, 12140.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, disc., rap., 1ère et 2e lect., et adoption, 12144.
Subvention au Pacifique-Canadien, ligne de Gimli à Riverton, adoptée, 12026.
Subvention au Pacifique-Canadien, ligne de Moosejaw vers le nord; adoptée, 12026.
Subventions aux chemins de fer, dépôt, 11647; 11657; 11654; 12007; adoptée, 12008.
Tarifs des messageries, amendement adopté, 3557.

RAPPORTS.

Chemins de fer et Canaux, 1119.
Commission des chemins de fer, 7ème rapport annuel, 1912.
Commission du Transcontinental, 1034.
Etats relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3463.
Statistique des chemins de fer, 1584.
Statistique du service des messageries au Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3220.
Statistique relative aux canaux pour saison de 1912, dépôt, 7041.
Statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 2911.

QUESTIONS.

Alexander, Alexander, 1034.
Amherst, inspecteur de pavage d', 1587.
Bac à vapeur pour l'Ile-du-Prince-Edouard, 3280.
Bacs transbordeurs de l'Ile-du-Prince-Edouard, 2798.
Baie des Chaleurs, chemin de fer, 2228.
Balkam, M., I.-C., sur le Transcontinental, 8118.
Bateau transbordeur à l'Ile-du-Prince-Edouard, 979.
Blé passant par le Canal du Sault, 641.
Brennan, James-F., 8901.
Buckhorn, pont de, 2001, 3668.
Cacouna.—Approvisionnement d'eau de la station, 8596.
Canadian Northern.—Chemin de fer, 12147.
———Rampes maximum, 11906.
Canal Chambly, 2800; surintendant, 11134.
Canal Rideau, 6452.
Canal Welland.—Surintendant, 952.
Chemin de fer:
———Atlantic, Quebec and Western, 4015.
———Atlantique-Supérieur, 2228.
———Lac Saint-Jean, 633.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Chisholm, Archibald, 9489.
Commissaires Gutelius et Lynch Stanton, 615.
Commission d'enquête *re* Transcontinental, 635.
Concrete Construction Ltd., 6452.
Construction du Canal Welland, 952.
Construction du Transcontinental, 3276.
Dragage dans le détroit de Northumberland, 2799.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 2006.
Enquête sur le compte de Joseph L'Etoile, 2222.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gatros, N.-B.—Quai, 3279.
Gordon, John-A., 7606.
Grand-Tronc-Pacifique.—Directeurs, 613.
Gutelius, F.-P., 615, 8363.
Ile-Perrot.—Pont, 10233.
Inspection du chemin de fer Québec Saguenay, 1397.
Intercolonial:
———Achat de linoléum, 3526.
———Allume-feu, 977.
———Classification des employés, 8597.
———Commissaires, 9869.
———Destitution, 9489.
———Dimanches, 8362.
———Embranchements, 3225, 3667.
———Embranchement à Guysborough, 594.
———Embranchement de Country Harbour, 2482.
———Embranchement "Tobin", 8885.
———Employés à Stellarton, 5320.
———Employés d'ateliers, 5321.
———Fonctionnaires, 951.
———Gardien de gare à Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, 8901.
———Gestion, 642.
———Glace, 1786, 2062.
———Inspection des embranchements, 2232.
———Installation du gaz aux ateliers, 3225.
———Lavery, P., chef-cantonnier, 11906.
———New-Glasgow, 952.
———Salaire, 6457.
———Service, 8891.
———Station à Saint-Edouard, 952.
———Station à Trenton, 952.
———Suspension d'employés à la Chaudière, Lévis, 11905.
———Terminus d'Halifax, 613.
———Traverses, 2230.
———Tronçon à Dorchester, N.-B., 2224.
———Voitures à marchandises, 1179.
———Uniformes d'hiver des employés, 2799.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Landry, Adolphe, 1393.
Lynch, Stanton, G., 615.
Michaud, J.-A., 8891.
Morin, Esdras, 973.
New-Hazelton.—Chemin de fer du Grand-Tronc, 1395.
Ocean Limited, 1398.
Patterson, Charles, 1599.
Pelletier, J.-H., 951.
Pictou.—Marchandises transportées à, 1181.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 8593.
Raccordement du G.-T.-P. avec Montréal, 951.
Réclamation Corry-Laverdure, 11136.
Retards dans le dépôt des documents, 3286.
Sayabec.—Gare, 2228.
Service des travaux des chemins de fer, 605.
Southampton.—Cie du ch. de fer de 10711.
St. Peters, chenal, 981.
Surintendant du canal de Soulanges, 9110.
Tarif des messageries, 9612.
Taux de fret sur le Pacifique-Canadien, 11907.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 634, 635, 4016, 4190.
Transbordement des wagons sur l'Ile-du-Prince-Edouard, 9484.
Transcontinental, 645, 6451, 6452.
———Ateliers, 10233.
———Compte du capital, 9488.
———Division Moncton-Edmonton, 2001.
———Gare à Québec, 6459.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Transcontinental.—Lévis à Montréal, 596.
———Terminus à Québec, 595, 8035.
Transport du foin sur l'Intercolonial, 3277.
Tye, W.-F., 615, 1393.
Vente de journaux à la gare de Lévis, 6462.
Williams, Dr J.-D.-R., 1789.

COCKSHUTT (William-Foster) *Brantford.*

DÉBATS.

Budget général, 10799 et suiv.
Forces navales de l'empire, 1659.
Loi des Banques, 10430, 10658.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9753.

QUESTIONS.

Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.

CODERRE (Hon. Louis) *Hochelaga.*

Présentation de l'hon. M. Louis Coderre, 288.

DÉBATS.

Discussion des articles:

Archives publiques, 12288.

Discussion des subsides:

Législation.—Impressions, etc., 6933.

INCIDENTS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6263.
Motion Gauthier *re* l'hon. L. Coderre, scrutin, 6356.

PROJETS DE LOI.

Archives publiques, 2e lect. et discussion, 12288; 3e lect. et adoption, 12290.

RAPPORTS.

Commission du Service Civil pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 2164.
Département des impressions et de la papeterie, dépôt, 8790.
Travaux du bureau des archives pour 1912, dépôt, 11899.

QUESTIONS.

Achat de wagons particuliers, 815.
Amélioration des grandes routes, 816.
Auditeur général, 9483.
Automobiles de l'Etat, 1178-79.
Barrage du Saint-Laurent, 817.
Beresford.—Brise-lames, 1781.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bonaventure.—Service du transport des dépêches, 8893.
Cadenas de sacs à dépêches, 8894.
Canadian Biscuit Co., 4565.
Canadian Northern.—Statistiques, 11904.
Champagne, A.-G., 10710.
Chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 6947.
Coast Guard, le journal, 1588.
Commission des services administratifs, 8035.
Commission du service public, 1788.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.

CODERRE (Hon. Louis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Contrat signé avec *La Patrie*, au sujet d'impressions, 8700.
Conway, M.-V., 7436.
Département de l'imprimerie et de la papeterie, 8034.
Dominion Steel Works, 11901.
Dorsett, W.-E., 1183.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1035.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Forges Polson, 8886.
Fournier, Honoré, 1784.
Fraser, famille, 9484.
Gauthier, Mme D.-Z., 8035.
Gaz naturel de l'Alberta, 4013.
Gunhild, 1785.
Histoire officielle du Canada, 975.
Ile-Verte.—Quai, 1788.
Inspecteurs de fruits, 2691.
Intercolonial:
———Lignes d'embranchement, 2000.
———Section à l'est de Grand-Narrows, 3524.
Japonais et Hindous dans la Saskatchewan, 3523.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Lane, C.-S., 1596.
Lavoie, Louis, 2797.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Lord, Dr, 11905.
Lorne-Valley, I. P.-E.—Service du courrier, 8898.
McGrath, E.-A., 7605.
McLeod, John S.-F., 8898.
Montréal.—Bureau de l'Etat, 2227.
———Ponts, 2436.
Morin, David, 1784.
Parsboro.—Edifice public, 1187.
Port-Hood.—Dragage, 1779.
Poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse, 8898.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Prieur, Mme Blanche, 8035.
Québec:
———Bassin à flot, 1779.
———Bassin de radoub, 1779.
———Central, 1783.
———Railway Light Heat and Power Coy., 1779.
Ressorts métalliques, 8894.
Riverside, Sask.—Pont, 6946.
Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.
Sackville, N.-B.—Quai, 3683.
Saint-Pierre.—Canal, 815, 981.
———Port, 1594.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Selkirk.—Election, 1981.
Simard, Arthur, 3223.
Tarif des mandats-poste, 8899.
Trois-Rivières.—Service de la poste, 8900.

CROCKET (Oswald-Smith) *York, N.-B.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3707.
Miller, R.-C., 3801.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3959.
Association protectrice des médecins canadiens, 3967.

CROCKET (Oswald-Smith)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Meek, Frank-William, 12080.
Power, Lenore, 12083.
Richard, Ambrose-D.—Brevet de, 3956.

PROJETS DE LOI.

Southampton Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect. et adoption, 9227-8.

CROMWELL (Frederick-Robert) *Compton.*

PROJETS DE LOI.

Quebec, Portland and International Short Line Railway Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson) *Elgin-Ouest.*

DÉBATS.

Devereux, Charlotte, 6913.
Forces navales de l'empire, 3865.
Grève des photograveurs, 7965.
Grève sur le C. P. R., 2013 et suiv.
Immigrants.—Protection des, 12524.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8538.
Primes aux volontaires, 9160.
Réserve indienne de Kitsilano, 8729, 11149.

Discussion des articles:
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6840.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11388.
Zone du chemin de fer, 12270.

Discussion des subsides:
Immigration.—Appointements des agents et employés du Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
Immigration.—Frais généraux, 11882.
Immigration chinoise, 11893.
Ministère de l'Intérieur.—Appointements, 11880.
Sauvages.—En général, 11898.
———Réserve des sauvages du Sang, dans l'Alberta, 11897.
Travail.—Législation ouvrière, 12485.

INCIDENTS.

Dépôt d'un document, 9364.
Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Explication sur un fait personnel, 3566.
Grève de Porcupine, 2167.
Houilleurs sans ressources, 12489.
Question personnelle, 5964 et suiv.

INTERPELLATIONS.

Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Demande de rapports, 12150.
Destitution de l'inspecteur Sharp, 8353.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6627.
Mauvais traitements infligés à des immigrants russes, 11394.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Règlements des ranches, 7046.
United Shoe Machinery Co., 12006.

PROJETS DE LOI.

Allocation à Melle Hutchinson 2e et 3e lect. et adoption, 11985.
Alloc. des terres féd. aux soldats.—Dépôt, 10987.
Primes aux volontaires.—Dépôt et 1ère lect., 9176; 2e lect., 9898; disc. des art., 10227; 3e lect., 10229; adopt., 10229.
Réserves forestières et parcs fédéraux.—Dépôt, 10352; 1ère lect., 10353; 2e l. et disc., 11988; 3e lect. et adoption, 11993.
Zone du chemin de fer.—Dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232; disc., 12269; 3e lect. et adopt., 12274.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Allocation à Mlle Hutchinson.—Dépôt, 10352; 1ère et 2e lect. et adopt., 10987.
Primes aux volontaires.—Disc. en comité général, 9160; résolution adoptée, 9176.

RAPPORTS.

Commission d'éducation technique, 12269.
Coût de la vie, 6825.
Rapport du vétérinaire général et commissaire du bétail pour exercice clos le 31 mars 1912, 6505.
Travail (dépôt), 209.
Tribunaux de conciliation, 209.

QUESTIONS.

Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 11120.
Arpentage d'un township de l'Ouest, 9489.
Bande de sauvages de Côté, Sask., 8887.
Bureaux de conciliation, 712.
Cherté de la vie, 2224.
Cléroux, Amédée, 7606.
Comité de conciliation, Intercolonial, 6457.
Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.
Concessions de homesteads, 8592.
Concession Munroe, 9109.
Conditions des classes ouvrières, 1712.
Demande de documents, 7249.
DeVarennes, Dr Jos., 6463.
Différends industriels, 1035.
Douglas, Harvard, 7434.
Drainage au pied de la montagne du Dauphin, 6617.
Emigration du Canada, 4571.
Employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et à Maple-Creek, 11133.
Ferme expérimentale à New-Carlisle, 7605.
Gazette du Travail.—Correspondants de, 822.
Gray, Ambrose, 11906.
Grève dans comté Hants, N.-E., 8892.
Hazell, F., 7435.
Immigration des Etats-Unis, 6454.
Inspecteurs de homesteads à Medicine Hat, 9487.
Inspecteurs des agences des sauvages à Vernon, C.-B., 4562.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Loi des différends industriels, 3286.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10124.
Manly, H., 6463.
Moosejaw.—Edifice de l'immigration, 11581

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Moosejaw.—Employés du bureau des terres, 11134.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Pétition des cultivateurs d'Alberta, 11903.
Règlements de homesteads, 11904.
Règlements relatifs aux préemptions, 11903.
Réserve de Doancaster, 4564.
——de Police-Point, 6454.
——forestière de la Montagne du Dauphin, 6455.
Roy, Fred.-A., 11526.
Smith, Jacob-K., 11521.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Ullyott, G.-M., 6464.
Vente de terres dans l'Alberta, 7687.
Ventes de terres des sauvages dans la Colombie-Anglaise, 8355.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 7603.

CRUISE (Robert) *Dauphin.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 204, 209.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5045.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Réserve forestière de la Montagne du Dauphin, 6455, 26616.
Stations agricoles dans le comté de Dauphin, 6617.
Terres marécageuses du Manitoba 4013.

CURRIE (John-Allister) *Simcoe-Nord.*

DÉBATS.

Budget général, 10863 et suiv.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3492.
Loi des Banques, 1315, 2383.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10019.
Travaux de la Chambre, 2347.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4430.

Discussion des subsides:

Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11482.
Travaux de dragage, 6605.

INCIDENTS.

Question de privilège, 152.

PROJETS DE LOI.

Canadian Northern Ontario Railway Company, 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123; 3e lect., 3905.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, ligne de Carillon à Grenville, 1ère lect., 2186; 2e lect., 2372.
Collingwood Southern, chemin de fer, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect. adoption, 3109.

CURRIE (John-Allister)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Modifiant le Code Criminel: dépôt, 85, 1ère lect., 86.
Naturalisation.—Dépôt, 1392; 1ère lect., 1393.
Toronto Terminal Railway Company, 1ère lect., 10103; 3e lect., 11062.

DAVIDSON (Avard-L.) *Annapolis.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6870, 6897.
Macdonald, Alexander, 1019.
McDonnell, John, 8392-8396.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4440.

INCIDENTS.

Conduite de M. Duchemin, 11099.
Election de Cap-Breton-Nord, 8399.
O'Brien, Michael, 11099.

DELISLE (Michel-Siméon) *Portneuf.*

DOCUMENTS.

Bellemare, Wilfrid, 4755.
Révocations à Portneuf, 965.
Thibaudeau, Ulric, 4575.

QUESTIONS.

Bellemare, P., 4572.
Chateauvert, Georges, 646.
Chenal du Saint-Laurent, 825.
Commission de conservation, 8896.
Filteau, J.-A., 644.
Grondines.—Service téléphonique, 4016, 7844.
Houle, Emile, 2440.
Lord, Dr, 11905.
Mayrand, Eugène, 2440.
Nouvelle.—Service postal, 630.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Perron, Joseph, 645.
Portneuf, destitutions de télégraphistes, 6949.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2239.
Sauvageau, Joseph, 2446.
Sauvageau, Ludger, 645.
Saint-Basile.—Service postal, 629.
Tarif des mandats-poste, 8899.

DEMERS (Marie-Joseph) *Saint-Jean-Iberville.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 476.
Forces navales de l'empire, 3303.
Loi des Banques, 1981.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8015.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4923, 5860.

DOCUMENTS.

Chagnon, François, 2475.
Fonctionnaires de Saint-Jean d'Iberville, destitués, 902.

DEMERS (Marie-Joseph)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Lord, Joseph, 2475.
Scott, E., 1583.

INCIDENTS.

Barsalou, Joseph, 11781.
Documents incomplets *re* destitution d'A.-N. Déland, 7855.

QUESTIONS.

Canal Chambly, 2800.
Chagnon, François, 650.
Champagne, A.-G., 10710.
Déland, A.-N., 647.
Fonctionnaires douaniers à Noyan, 632.
Lord, Jos., 650.
McGee, James-A., 2005.
Saint-Jean.—Dépôts d'immigrants, 1190.

DEVLIN (Emmanuel-B.) *Wright.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12360.
Canal de la baie Georgienne, 2693.
Forces navales de l'empire, 2572.
Hôtel de la Monnaie, 8911.
Miller, R.-C., 3839.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7896.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6734.
Obligations du G.-T.-P., 1619.
Question de procédure, 6165.
Règlement de la Chambre, 6521.

Discussion des articles:

Canal de la baie Georgienne, 2662.
Convention commerciale avec les Antilles, 2102, 2127, 2155.
Forces navales de l'empire, 4792, 5502, 5963 et suiv.

DOCUMENTS.

Commisssions, 898.
Destitutions dans le comté de Wright, 685.
Dragage de la rivière Ottawa, 668.
McDermott, J., 1583.

INCIDENTS.

Advocate, goélette, 1192.
Canal de la baie Georgienne, 9498.
Pas de quorum, 4784.
Usage de la langue française dans la Chambre, 4792.

INTERPELLATIONS.

Chartier, Léon, 8037.
Directeur de la poste d'Aylmer, Qué., 8037.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.

MOTIONS.

Résolution relative au canal de la baie Georgienne, 2693; adoptée, 2728.

PROJETS DE LOI.

Cie de chemin de fer du centre du Canada au Labrador, 1ère lect., 9716; 2e lect., 9868.
Compagnie électrique de Hull, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; disc. et rapp., 3122; 3e lect., 3173.

DEVLIN (Emmanuel-B.)—*Suite*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Canal de la baie Georgienne, 2693.

QUESTIONS.

Advocate, goélette, 1601.
Bureaux de poste du comté de Wright, 596.
Cherté de la vie, 2223.
Condition des classes ouvrières, 1782.
Distribution de cadenas dans le comté de Wright, 8117.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Quai de Hull, 596.
Receveur de la poste à Aylmer, Qué., 8359.
Service de courrier entre South-Onslow et Quyon, 6461.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph) *Montréal, Sainte-Anne.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6263.
Cour suprême.—Traitement du registraire, 8281.
Landry, André, 6774.
Loi des Juges, 11960, 12148.
Loi des Pénitenciers, 11656.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Miller, R.-C., 3832.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7661.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10070.
Pomminville, Dr J., 963.
Protection des douanes et des pêcheries, 3405.
Révocations à Descouse et à Arichat, 938.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3958.
Association protectrice des médecins canadiens, 4002.
Code criminel, modification du:
——Article 3, (agents de la paix); adopté, 11939.
——Article 4, (armes dangereuses); adopté tel qu'amendé, 11940.
——Article 8, (séduction par un patron), 11941.
——Article 14, (refus de pourvoir), 11942.
——Article 15, (mari et femme; vol quand ils vivent séparément), 11946.
——Article 16, (fausses déclarations par écrit), 11946.
——Article 24, (arrestation, sans mandat, pour procurer des femmes), 11948.
——Article 25, (sommation ou mandat aux témoins), 11948.
——Article 26, (déposition par écrit ou en sténographie), 11948-9.
——Article 27, (avis d'appel), 11949.
——Article 29, (appel dans certains cas), 11957.
——Article 31, (déposition faite à instruction préliminaire lue comme preuve), 11957-9.
——Article 34 et amendement adoptés, 11959.
Cour d'échiquier, 3458.
Cour suprême, 8810.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829; amendement Guthrie à l'article 3, rejeté, 6844.
Loi des Juges, 12275.
Police fédérale, 8806.

Discussion des subsides:
Administration de la Justice.—W.-M. Reade, 6490.
———Traitement du personnel, 11288.
Appel au Cons. Privé *re* mariages, 12398.
Commission anglo-américaine, 11324.
Ministère de la Justice.—Dépenses casuelles, 6482.
Pénitenciers, 6491.
———Colombie-Anglaise, 11317.
———Manitoba, 11317.
———Saint-Vincent-de-Paul, 11312.
Sous-ministre de la Justice, augment. du traitement du, 12385.

INCIDENTS.

Beauchesne, Arthur, 11288.
Destitutions à Descouse.—Affaire Landry, 4060.
Landry, Andrew, 3863.
———Léon-N., 3863.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8039.
Yacoloff, sursis accordé à, 1885.

INTERPELLATIONS.

Uniformité des lois de naturalisation, 2803.

MOTIONS.

Chasse pélagique du phoque, 11645.
Code criminel, modification du.—Amendement à article 4, 11940.
Loi des Juges, 11527, 11585.
Loi des Pénitenciers, 11268, 11671.
Registraire de la cour suprême, 8119.
Tribunaux supérieurs d'Ontario, 6505-6.

PROJETS DE LOI.

Chasse pélagique du phoque, 11645; dépôt et 1ère lect., 11647; 3e lect., 11939.
Code criminel, modification du, 1ère lect., 10367; 2e lect., disc. des articles, 11939; 3e lect. et adopt., 11959.—Amendements du Sénat, 2e lect. et adoption, 12493.
Cour d'échiquier, dépôt, 1884; 1ère lect., 1885; 2e et 3e lect. et adoption, 3458, 3461; 2ième délibération; amendements du Sénat adoptés, 8280.
Cour suprême, dépôt et 1ère lect., 8291; 2e lect. et disc., 8810; disc. des art., 10103; 3e lect. et adoption, 10116.—Amendements du Sénat adoptés, 10988.
Loi des Juges, 1ère et 2e lect., 11985; disc. en comité, 12148; 12275; 3e lect. et adoption, 12276.
Loi des Prisons et maisons de correction; dépôt, 11267; 2e lect., disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Loi des Pénitenciers, 1ère et 2e lect., 11671; 3e lect., 11939.
Police fédérale, dépôt, 1ère lect., 8263; 2e lect. et disc., 8806; 3e lect. et adopt., 8809.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Tribunaux supérieurs d'Ontario, dépôt, 6505; 1ère lect., 6506; 2e lect. et disc. des art., 6828; 3e lect. et adopt., 6844.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Cour suprême, traitement du registraire, dépôt, 8119; disc., 8281, 1ère et 2e lect. et adoption, 8291.
Loi des Juges, dépôt, 11526; disc. en comité, 11959; résolution adoptée et lue 1ère et 2e fois, 11985; rapport, 1ère et 2e lect. et adoption, 12149.
Loi des Pénitenciers, dépôt, 11268; disc. en comité, 11656; 1ère et 2e lecture et adop., 11671.

RAPPORTS.

Justice, 151.

QUESTIONS.

Amendement à la loi des compagnies, 615.
Autorisation des compagnies, 616.
Avocats du ministère de la Justice à Québec, 7684.
Bonaventure, recenseurs du comté de, 2435.
Cour suprême de l'Ile du Prince-Edouard, 9610.
Hughes, major, W.-S., 3278.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Loi des Pénitenciers, 8119.
Loi du Mariage, 594.
Maisonneuve, procès relatif à l'élection de, 3132.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Platt, Dr, 1180.
Portsmouth, pénitencier de, 1180, 3377.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Titre de biens-fonds au Manitoba, 12292.
Traitement des juges, 2061.

DONNELLY (James-J.) *Bruce-Sud.*

INCIDENTS.

Observations sur l'interdiction du bétail canadien en Angleterre, 1603.

DOUGLAS (James-M.) *Strathcona.*

DÉBATS.

Embranchements du Canadian-Northern, message du Sénat, 11724.
Loi des Banques, 2424, 10584.
Loi des Inspections et de la vente, 9953.

Discussion des subsides:
Allocations pour la milice, 11344.
Immigration chinoise, 11895.
Ouvrages de protection à Prince-Albert, 11832.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise, 11320.

DOCUMENTS.

Révocations à Strathcona, 966.

INCIDENTS.

Travaux de protection à Edmonton, rive sud, 11832.

PROJETS DE LOI.

Foy, Ruby Christina, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

DOUGLAS (James-M.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Pacific and Peace River Railway Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.

QUESTIONS.

Bow, William, 1399.
Canadian Northern, rampes maximum, 11906.
Gratification de la campagne des Fenians, 2686.
Levi Lachlan, de Strathcona, Alta, 2686.
Mann, George-S., 652.
Moosejaw.—Edifice de l'immigration, 11521.
Orange, George, 2439.
Taux de fret sur le Pacifique-Canadien, 11907.

EDWARDS (John-Wesley) *Frontenac.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8786, 9074.
Baldwin, Eugene-O., 8250.
Budget général, 10742, 10878.
Droit sur les machines à fossoyer, 6860.
Encouragement de l'agriculture, 8328.
Forces navales de l'empire, 1620.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6879.
Landry, André, 6809.
Loi des Banques, 10387.
Pollution des eaux navigables, 8878.
Primes aux volontaires, 9173.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8839.
Association protectrice des médecins canadiens, 3987.
Avancement de l'instruction agricole, 8748.
Forces navales de l'empire, 4637, 4651, 9727.

Discussion des subsides:

Administration de la justice.—Traitement du personnel, 11290.
Commission du Service Civil, 6676.
Fermes expérimentales, 10564.
Pénitenciers.—Saint-Vincent-de-Paul, 11303.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 4198.
McConville, Charles, 11306.
Questions de privilège, 8264.

QUESTIONS.

Eau potable pour le parlement, 2483.
Hughes, major, W.-S., 3278.
Indemnité du chef de l'opposition, 8596.
Platt, Dr, 1180.
Portsmouth, pénitencier, 1180, 3277.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert) *Westmoreland.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6279.
Ajournement du comité, 6080, 6094, 6186.
Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12367.
Amendement du Sénat *re* chemins de fer de l'Etat, 12383.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733.
Classement du personnel des Communes, 12319.
Comité des banques et du commerce, 9108.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Convention commerciale avec les Antilles, 9.3.
Déplacement des gares terminus, 7945.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2042.
Forces navales de l'empire, 4305.
Landry, André, 6806.
Lanigan, Ernest, 957.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9113.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1790.
Loi des Banques, 1298, 1306, 2485.
Loi des Juges, 11980.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8624.
Obligations du G.-T.-P., 1618.
Présidence du comité, 6208.
Règlement de la Chambre, 6358, 6510.
Service des phares et des côtes, 6400
Service de transport sur l'Atlantique, 9353.
Tarifs des messageries, 3532.
Taux de transport dans l'Ouest, 9239.
Terrains à Saint-Pierre, (N.-E.), 991.
Traité anglo-japonais, 7401.
Traitement des juges, 6488.
Travaux de la Chambre, motion d'ordre, 3284.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3960.
Association protectrice des médecins canadiens, 3511, 3966.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8377.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4538.
Compagnie de navigation Richelieu Ontario, 3078.
Compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, 3119.
Compagnie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta, 3109.
Compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 3117.
Convention commerciale avec les Antilles, 2134, 2176, 2186.
Forces navales de l'empire, 4646, 5290, 5511.
Loi des Banques, 10396, 10606, 10977.
Loi des Postes, 12262.
Ordre indépendant des Forestiers, 7393.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6956.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12420.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8977.
Haut commissaire à Londres, 6654.
Marine et pêcherie.—Dépenses casuelles, 12399.

DOCUMENTS.

Acquisition des lignes tributaires de l'Intercolonial, 1883.
Annulations de contrats pour le transport des dépêches dans le Nouveau-Brunswick, 3559.
Bac à vapeur entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, etc., 1883.
Caisse de prévoyance des employés de l'Intercolonial, 3559.
Cochrane, G. H., 724.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 2470.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Décrets du conseil relatifs à la gestion des chemins de fer de l'Etat depuis le 1er octobre 1911, 681.
Fourniture de l'eau à la station de Dorchester, 1883.
Kouchibougouac, N.-B.—Service de poste, 9494.
Lanigan, Ernest, 957.
McLaughlin, Elgin, 1581.
Nouvelles nominations au Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac, 8986.
O'Neil, Ellen Mme, 6618.
Préfet du pénitencier de Dorchester, 1882.
Pipes, A.-B., 1882.
Projet de diminution des heures de travail pour les employés de l'Intercolonial, 2729.
Quai de Gatros, N.-B., 3370.
Quai de l'Intercolonial, 3275.
Renvois du scervice public ordonnés par l'administration dans le comté de Westmoreland, N.-B., 2729.
Tracy, M.-L., 3274.
Transport des journaux, etc, par la poste dans le Nouveau-Brunswick, 6944.

INCIDENTS.

Ajournement du comité général, 6080, 6094.
Droits de circulation sur l'Intercolonial, 158.
Explications sur un fait personnel, 708, 1997.
Funérailles de l'hon. John Haggart, 6078.
Inspection gratuite du foin, 716.
Lanigan, Martin, 7853.
Observations relatives au règlement de la Chambre, 6506.
Prix du transport du foin, 903.
Rainbow, 10985.
Règlement de la Chambre, reprise de la discussion, 6546.

INTERPELLATIONS.

Commission royale d'enseignement technique, 9334.
Forces navales de l'empire, 4840.
Intercolonial.—Bureau administratif, 7045, 7083.
Lanigan, Martin, 6940, 12150.
Quai de Sackville, N.-B., 6702.
Travaux de la Chambre; documents, 3226.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement rejeté, 4002.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement Pugsley, 9024; sous-amendement rejeté sur division, 9063.
Embranchements de l'Intercolonial, 851.
Résolution concernant les tarifs des messageries, 3532; adoptée telle qu'amendée, 3557.

PROJETS DE LOI.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Deslandes, George Sentis, 1ère lect., 9364.
Tarifs des messageries, modifié et adopté, 3557.

Tarifs des messageries, 3532.

QUESTIONS.

Allume-feu pour l'Intercolonial, 977.
Cadenas pour sacs du courrier, 7428, 8593.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Carson, A.-B., 3224.
Elevage des animaux à fourrure, 2237.
Embranchements de l'Intercolonial, 3224, 3666.
Garde-pêche à Shédiac, N.-B., 3124.
Gestion de l'Intercolonial, 642.
Gutelius, F.-P., emploi de, 8363.
Installation du gaz aux ateliers de l'Intercolonial, 3225.
Intercolonial.—Achat de linoléum, 3526.
———Administration, 1180.
———Lignes d'embranchement, 2000.
Loi des Pénitenciers, 8119.
Ocean Limited, 1796.
Percepteurs des billets sur l'Intercolonial, 2225.
Propagation des animaux à fourrure, 2436.
Quai de Gatros, N.-B., 3279.
———Richibouctou, 9488.
———Sackville, N.-B., 3662.
Receveur des postes à Ammon, N.-B., 12291.
Transcontinental.—Division Moncton-Edmunston du, 2001.
Tronçon de l'Intercolonial à Dorchester, 2224.
Uniformes d'hiver des employés de l'Intercolonial, 2799
Wagons sur l'Intercolonial, 2225.

SCRUTIN.

Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement rejeté, 52 à 90, 9064.

ETHIER (Joseph-Arthur-Calixte) *Deux-Montagnes.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5010, 9748.

DOCUMENTS.

Courriers de malle dans Deux-Montagnes, 1582.
Gardiens de phares dans Deux-Montagnes, 1582.
Lacroix, Edmond, 8365.
Larocque, Rodrigue, 8365.
Maîtres de poste dans Deux-Montagnes, 1582.
Sauriol, M., 1584.

INCIDENTS.

Observation sur un fait personnel, 6246.
Réclamation de Mme Laberge, 813.

QUESTIONS.

Histoire officielle du Canada, 975.
Lacroix, Edmond, 7435.

FORGET (Sir Rodolphe) *Charlevoix et Montmorency.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 486.

Discussion des articles:
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3085.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 2328.

FORGET (Sir Rodolphe)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Association des comptables canadiens, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3902; rapport, 3905; discussion reprise, 3958, 4106; 3e lect. et adoption, 6393.

FORTIER (Edmond) *Lotbinière.*

DOCUMENTS.

Abel, Philéas, 11137.
Daigle, Napoléon, 11137.
Employés publics dans Lotbinière, 834.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9111.
Bergeron, Charles, 9489.
Bernard, Edmond, 9482.
Construction de quais, 9111.
Daigle, Napoléon, 9111.
Demers, Gédéon, 9111.
Doré, François, 9111.
Gardien de phare à Boulard, 9111.
Graines de semence pour Québec, 8894.
Leclercville.—Bureau de poste, 9482.
Lemay, Omer, 9111.
Saint-Agapit.—Maître de poste, 9482.
Sainte-Emilie de Lotbinière.—Maître de poste, 9482.

FOSTER (Arthur-DeWitt) *Kings, N.-E.*

DÉBATS.

Election d'Antigonish, 10551.
Loi des Inspections et de la vente, 9954.

Discussion des subsides:

Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12397.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11257.

INCIDENTS.

O'Brien, Michael, 11086, 11092.

QUESTIONS.

Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Camp d'Aldershot, 9480.

FOSTER (Hon. George-Eulas) *Toronto-Nord.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 906, 2064.
Forces navales de l'empire, 1401.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2096, 2168, 2193, 2195.

Discussion des subsides:

Commerce.—Elévateurs de têtes de ligne, 12461.

INTERPELLATIONS.

Détournement du trafic du grain, 2572.
Gouvernement et élévateurs régionaux, 2570.
Loi des Grains, 2063, 2570.
Taux océaniques, 2571.

FOSTER (Hon. George-Eulas)—*Suite.*

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles, 2e lect., 2064; adoptée, 2095.

PROJETS DE LOI.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt et 1ère lect., 929; 2e lect., discussion générale, 2064; discussion en comité général, 2095, 2164, 2167; rapport, 2200.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 809; discussion, 906; rapport, 2e lect. et adoption, 929.

RAPPORTS.

Commerce, n° 2, 1034.
Commerce et Industrie (Partie III), 1532.
Commissaires des grains du Canada, dépôt, 2642.
Ministère du Commerce et de l'Industrie, dépôt, 2481.
Statistiques, 1532.

QUESTIONS.

Chèques à recenseurs du comté de Bonaventure, 2481.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1038.
Emplacements d'élévateurs de têtes de ligne, 637.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Loi des Céréales, 2485.
Merger de Québec, 1535.
Nombre de cultivateurs canadiens, 637.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.

FOWLER (George-William) *King's-Albert.*

DÉBATS.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 745.
Discours sur l'adresse, 338.
Loi des Juges, 11979.

Discussion des subsides:

Edifice public à Ashcroft, C.-A., 11824.

PROJETS DE LOI.

Brevet appartenant à l'hon. Ambroise Richard et autres, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; 2e et 3e lect. et adoption, 3956-8; amendements par le Sénat référés au comité des bills d'intérêt privé, 7931.

QUESTIONS.

Achats de meubles d'occasion, 9483.
Auditeur général, 9483, 10435.
Fraser, famille, nominations de, 9483.

FRIPP (Alfred-Ernest) *Ottawa.*

DÉBATS.

Pollution des eaux navigables, 8874.

Discussion des articles:

Code criminel, modification du, 11943, 11946.
Forces navales de l'empire, 9789.

FRIPP (Alfred-Ernest)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Nouvelle salle d'exercices d'Ottawa, 11817.

INCIDENTS.

Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.

MOTIONS.

Amendement du Sénat au bill concernant la ville d'Ottawa renvoyé au comité. Adopté, 11333.

Aqueduc d'Ottawa.—Adoptée, 8790.

PROJETS DE LOI.

Académie royale canadienne des arts, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 3523.

Elaustein, Archie, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 11062.

Cité d'Ottawa, 1ère lect., 8884; 2e lect., 9030; 3e lect., 10434; renvoyé au comité des bills privés, 11336.

Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3109.

Compagnie du gaz d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 3e lect., 2618.

Compagnie électrique d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1412; 3e lect., 2617.

Evangelical Lutherian Joint Synod of Ohio and other States, 1ère lect., 1268; 2e lect., 11726; 3e lect., 12186.

Lacey, Mabel, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

Ottawa and Montreal Transmission Co., Ltd, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8303.

Ottawa Terminals Railway Company, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.

People's Trustee & Security Company, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3521.

Regal Trust Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3521.

Smith, Malcolm, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

GARLAND (William-F.) *Carleton, Ont.*

Présentation, 4.

QUESTIONS.

Commission des services administratifs, 8034.

Département de l'imprimerie et de la papeterie, 8034.

McGrath, E.-A., 7605.

GAUTHIER (Louis-Joseph) *Saint-Hyacinthe.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6354

Ajournement du comité général, 6107, 6122.

Discours sur l'adresse, 115.

Forces navales de l'empire, 1759.

Madification de règle 17 de la Chambre, 8105.

Question de règlement, 6110.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4781, 4785, 5720, 6122.

DOCUMENTS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, (dépôt), 6250.

GAUTHIER (Louis-Joseph)—*Suite.*

INCIDENTS.

Affaire Coderre, 5808, 6249.

Explication sur un fait personnel, 5808.

INTERPELLATIONS.

Question de privilège, 5319.

MOTIONS.

Enquête *re* l'hon. Louis Coderre, 6263; rejetée, 6356.

QUESTIONS.

Bourassa, Emile, 7431.

GAUTHIER (Louis-Philippe) *Gaspé.*

DÉBATS.

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1837.

PROJETS DE LOI.

Quebec Rapid Transit Coy., 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc. des articles, 9758; 3e lect. et adoption, 9759.

QUESTIONS.

Gardien du phare de l'Ile-aux-Œufs, 9487.

Pelletier, Tancrède, 9487.

GAUVREAU (Charles-Arthur) *Témiscouata.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9093.

Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3502.

Encouragement de l'agriculture, 8335.

Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9123.

Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 1009.

Discussion des articles:

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8377.

Colis postaux, 12182.

Forces navales de l'empire, 4912.

Discussion des subsides:

Fraserville.—Améliorations au quai, 11846.

Intercolonial, 7012.

———Agrandissements à Rivière-du-Loup, 11218.

Rivière-du-Loup.—Améliorations au quai, 11826.

Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11256.

DOCUMENTS.

Jarvis, W., 1583.

Lapointe, S., 8365.

INCIDENTS.

Caron, J.-B.-T., 11184.

Frénette, M., salaire de, 11864.

Gilbert, M., d'Arthabaska, 11863.

Impression des réponses aux questions, 3222.

Laforce, J.-E., 11844.

Mailloux, Mme, de Fraserville, enquête, 11675.

Réponses longues à des questions, 3138.

GAUVREAU (Charles-Arthur)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Demande de graines de semence, 4415.
Martin, Elie, 11864.
Organisation de la milice canadienne, 5323.

QUESTIONS.

Amqui.—Service du courrier, 3133.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Cacouna.—Approvisionnement d'eau de la station, 8596.
Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Collin, Joseph, 12146.
Dugal, G.-Alphonse, 4012, 4190.
Dupont, Joseph, 2688.
Fournier, Honoré, 1784.
Fraserville.—Port, 1038.
Giroux, Dr, 12146.
Hamel, Philippe, 1790.
Ile-Verte.—Quai, 1787.
———Service du courrier, 4570.
Intercolonial:
———Dimanches, 8362.
———Embranchement "Tobin", 8885.
———Glace, 1786.
———Inspection des embranchements, 2232.
———Service, 8890.
Laferrière, J.-Alban, 3064.
Leclerc, J.-G., 1789.
L'Etoile, enquête sur le compte de Joseph, 2222
L'Islet:
———Agents douaniers du comté de, 2230.
———Bureaux de poste du comté de, 1784.
———Quai, 1783.
———Receveurs de la poste destitués, comté de, 1789.
Michaud, J.-A., 8890.
Milice canadienne, 4569.
Morin, David, 1784.
———Esdras, 973.
———Joseph, 2687.
Pelletier, J.-H., 951.
Pineault, Louis, 2693.
Quebec Central, le, 1783.
Saint-Eloi.—Courrier de, 1038.
Saint-Roch-des-Aulnaies:
———Affaires de la marine, 821.
———Bateau-phare, 974.
———Fonctionnaires de l'accise, 827.
Service postal de Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup à Notre-Dame du Portage, 3524.
Traitement de la tuberculose, 1594.
Trois-Pistoles.—Brise-lames, 11521.
Trois-Pistoles et les Escoumains, transport du courrier, 9186.
Vétérans du comté de Témiscouata, 712.
Viel, Jos., 4572.
Volontaires de la campagne des Fenians, 1786.

GERMAN (William-Manley) *Welland.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8457.
Amendement Maclean, résolution pour modifier règle 17 de la Chambre, 7917.
Forces navales de l'empire, 1333, 1340, 3616.
Ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, 12025.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8803.
Loi des Banques, 1294, 2541.

GERMAN (William-Manley)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Loi des Juges, 12148.
Loi uniforme de naturalisation, 2463.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7787.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6729.
Règlement de la Chambre, 6540.
Service des phares et des côtes, 6410.
Subventions au Canadian Northern, 12057, 12098.
Traité anglo-japonais, 7232.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Canadian Northern, 4546.
Code criminel, 11939, 11940, 11954.
Commission du port de New-Westminster, 2614.
Convention commerciale avec les Antilles, 2149.
Forces navales de l'empire, 4424, 4471, 4600, 4657, 4661, 5269, 5791, 9406, 9409, 9545, 9586, 9660, 9681.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11343.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6684.
Commission de conservation, 6660.
Commission des eaux profondes, 11841.
Commission du Service civil, 6672.
Dragage.—Ontario et Québec, 11837.
Impression des billets fédéraux, 6690.
Monnaies étrangères, etc., 6697.
Port-Colborne.—Elévateur, 11625.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11256.
Vaisseaux dragueurs, 11833.

DOCUMENTS.

Transfert de la Canadian Guardian Life Insurance Co., 5225.

INCIDENTS.

Canal Welland, 11621, 11623.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11751.
Forces navales de l'empire, 5449.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6627.
Grâce de Dullman, détenu à Kingston, 6812.
Humberstone.—Pont, 11632.
Interpellation du règlement de clôture, 9858.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Thorold.—Edifice public, 11815.

INTERPELLATIONS.

Protection des pêcheries, 6711.

MOTIONS.

Canadian Northern, subventions.—Amendements, 12103, 12132, 12190, 12199.
Forces navales de l'empire.—Amendements, 9413, 9845, 9847.

QUESTIONS.

Centenaire de la Paix, 12292.
Construction du Canal Welland, 952.
Directeur de la poste de Picton, Ont., 8118.
Pettit, W.-V., 8118.

GIRARD (Joseph) *Chicoutimi-Saguenay.*

DÉBATS.

Encouragement de l'agriculture, 8336.

GRAHAM (Hon. George-P.) *Renfrew-Sud.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6108.
Amélioration des grandes routes, 8434, 9080, 9099, 12341.
Amendement de M. Maclean, Hal., 7918.
Budget général, 10952.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733, 788, 8367, 8388.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7562.
Chemins de fer de l'Etat, 12382.
Forces navales de l'empire, 1087, 3874.
Grève sur le C.P.R., 2020.
Intercolonial, lignes tributaires, 1871, 8800, 9121.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4011.
Loi des Banques, 10669, 10957.
Loi des Juges, 11972.
Miller, R.-C., 3766.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7916, 8522.
Motion d'ajournement Béland, 8071.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6738.
Obligations du G.-T.-P., 1609.
Ordre indépendant des Forestiers, 1338.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 8698.
Rentes viagères de l'Etat, 9880.
Richelieu et Ontario, Cie, 1336, 3495.
Question de règlement, 12141.
Service des phares et des côtes, 6413.
Subventions au Canadian Northern, 12052, 12071, 12086.
Traité anglo-japonais, 7267.
Union, compagnie d'assurance sur la vie, 8607.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 4004.
Avancement de l'instruction agricole, 8748.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Canadian Northern, 4500, 4504, 4518, 4530.
——— Lignes d'embranchement, 3514.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3518.
Classement du personnel des Communes.—Incident Colwell, 12303; service du Hansard, 12317.
Compagnie du chemin de fer Shuswap-Okanagan, 3517.
Convention commerciale avec les Antilles, 2156.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6839.
Dominion Trust, 3520.
Forces navales de l'empire, 4619, 5113, 5699, 6019, 6239, 9593, 9622, 10327.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Imperial Underwriters' Association, 4561.
Intercolonial, lignes subsidiaires, etc., 8792.
Loi des Falsifications, 11986.
Loi des Juges, 12275.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204.
Regal Trust Company, 3521.
Richard, A.-D., brevet de, 3957.
Service de télégraphie sans fil et câbles océaniques, 12003.
Subvention au Temiscaming and Northern Ontario, 12219, 12225.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11341.
Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11827.
Arts, agriculture et stat., exposition, 10672.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6683.
Canal de la vallée de la Trent, 11584, 11617.
Commission de conservation.
Commission des eaux profondes, 11841.
Commission du Service Civil, 6673.
Corps de cadets, 11385-6.
Dépenses pour causes devant Commission des chemins de fer, 11635.
Distribution des documents parlementaires, 11871.
Eganville, Ont.—Edifice public, 11813.
Fermes expérimentales, 10550.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Halifax.—Port, 7012.
Impression des billets fédéraux, 6692.
Intercolonial.—Chemin de fer, 11642.
———Installations à Fredericton, 11170.
———Lévis, améliorations, 11214.
———Matériel roulant, 11219, 11229.
———Renforcement des ponts, 11156.
———Tête de ligne à Halifax, 11210.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11234.
Le Pas.—Quai, 11830.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Monnaies étrangères et autres, 6696.
Ottawa.—Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Port-Colborne.—Elévateur, 11629.
Québec.—Pont, 11578.
———Port de, pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11466.
Rapport Schreiber, 6657.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11468.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6612.
Saint-Laurent.—Chenal de Kingston à Brockville, 11829.
Secrétaire d'Etat.—Traitements, 11878.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12388.
Terminus du ch. de fer de la baie d'Hudson, 11261.
Toronto.—Améliorations du port, 11467.
———Edifice militaire, 11819.
Transcontinental national, 7041, 11416, 11562, 11547.
Travaux publics.—Appointements, 11396.

DOCUMENTS.

Accidents sur le canal Welland durant l'année expirée le 25 nov. 1912, 2471.
Commissaires des chemins de fer, 724.
Courrier entre Wentworth et Colborne, 9871.
Hughes, B., 1583.
Lisière d'un mille, chemin de fer de la baie d'Hudson, 2728.
McLatchie, Thomas, 1581.
Redmond, D.-A., 2480.
Transcontinental.—Instructions aux ingénieurs, 724.
———Rampes, 9494.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

INCIDENTS.

Boîtes de livraison rurale, 7148.
Buckhorn, pont de, 3668.
Canal Welland, 11622.
Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11199
Chisholm, Donald, 11856.
Démission d'un employé du gouvernement à Renfrew-Sud, 11842.
Désastre de Barry-Bay, 3287.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Explication sur un fait personnel, 717.
Lignes télégraphiques, rapport des, 11845.
Nouveaux palais administratifs, 11409.
Poirier, Paschal, 8970.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Révocation d'un fonctionnaire à Colborne, 8981.
Salle d'exercices de Renfrew, 11899.
Sous-ministre au revenu de l'Intérieur, 11846.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Québec-Saguenay, 8598.
Commission du Transcontinental, 9365.
Naufrage de Barry-Bay, 4415.
Nomination de Gutellius, 9365.

MOTIONS.

Amendement à résolution pour subventions au Canadian Northern, 12135.—Motion déclarée irrégulière, 12136.
Amendement au bill des subventions au Canadian Northern, 12187.—Rejetée sur division, 12189.
Amendement au bill des subventions au Canadian Northern, 12197.—Rejetée, 12199.
Déplacement des gares terminus, 1ère lect. du projet de loi.—Motion adoptée, 7946.
Forces navales de l'empire, remise de discussion de l'article 4.—Scrutin, 9641.

PROJETS DE LOI.

Déplacement des gares terminus, dépôt, 7942; 1ère lect., 7946.

QUESTIONS.

Balkam, M., 8118.
Boyter, D., 8885.
Brennan, James-F., 8901.
Colborne.—Sous-percepteur des douanes, 8364.
Little-Current.—Phare de, 8885.
Mayflower.—Désastre du, 2441.
———— Naufrage du, 7247.
McCraw, Byron, 8901.
Morrow, John, 8364.
Passages à niveau, 634.
Redmond, D.-A., 1400.
Renfrew-Sud.—Boîtes de postes rurales, 7248.
Sorel.—Chemin de fer de halage, 592.
Transcontinental, 6451.
———— Commission d'enquête, 635.

GREEN (Robert-Francis) *Kootenay.*

Présentation, 4

DÉBATS.

Loi des Inspections et de la vente, 9955.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.

GREEN (Robert-Francis)—*Suite*

PROJETS DE LOI.

Athabaska and Grande-Prairie Railway Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; disc. des art., 3e lect. et adoption, 9226-7.
Compagnie du chemin de fer Caribou-Barkerville-Willow-River ,1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.
Compagnie du chemin de fer Shuswap-Okanagan, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect. et adoption, 3517.
Kettle Valley Railway Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Imperial Underwriters Corporation, 1ère lect., 2739; 2e lect., 3183; comité général, 4555-6; disc. des articles, 6394; 3e lect. et adoption, 6396; amendements du Sénat adoptés, 9867.

GUILBAULT (Joseph-Pierre-Octave) *Joliette.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 586.
Forces navales de l'empire, 4021.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 10309.

INCIDENTS.

Question de privilège, 4198.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire.—Amendement, 3364.
Forces navales de l'empire.—Sous-amendement, 4025; rejeté, 4469.

PROJETS DE LOI.

Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3518-20; renvoi au comité, 11335; reprise de discussion, 11725.

QUESTIONS.

Révocations de 1896 à 1911 dans Joliette, 2440.

GUTHRIE (Hugh) *Wellington-Sud.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 664.
Amélioration des grandes routes, 9072.
Forces navales de l'empire, 1436, 1440.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6867.
Grève des photograveurs, 7975.
Loi des Banques, 1306, 2427.
Loi des Juges, 12149.
Miller, R.-C., 3826.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8486.
Règlement de la Chambre, 6524.
Réserve indienne de Kitsilano, 8726.
Tarif douanier, 6649.
Traité anglo-japonais, amendement Oliver, 7352.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8842.
Avancement de l'instruction agricole, 8750.
Commission du port de New-Westminster, 2616.

GUTHRIE (Hugh)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Convention commerciale avec les Antilles, 2137.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6830.
Forces navales de l'empire, 4853, 9588, 9794.
Loi des Banques, 10427.
Newman, F. J., brevets de, 4455.
Ordre indépendant des Forestiers, 7892.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8946, 8971.

DOCUMENTS.

Short, George, 1582.

MOTIONS.

Amélioration des grandes routes.—Amendement, 9072; rejeté, 9103.
Cours supérieures de la province d'Ontario.—Amendement à l'article 3, 6839; rejeté, 6844.
Forces navales de l'empire.—Amendement, reprise de la discussion, 7437; rejeté, 9845.

PROJETS DE LOI.

Gonier, Alexandre-Zéphirin, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

HAZEN (Hon. James-Douglas) *Saint-Jean, Ville et Comté.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6108, 6189.
Convention commerciale avec les Antilles, 9005.
Forces navales de l'empire, 1059.
Intercolonial, lignes tributaires de, 1803.
Landry, André, 6764, 6774.
Loi des Juges, 11978.
McNeil, Lauchlin, 874.
Montréal.—Commission du port, 931, 1573.
Pollution des eaux navigables, 8865.
Protection des douanes et des pêcheries, 3377, 3452.
Québec.—Commissaires du port, 8267.
Radiotélégraphie, 794.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 847, 942.
Service des phares et des côtes, 6400.
Vancouver.—Commissaires du port, 8741.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3973.
Canadian Explosives, Limited, 2966, 2970.
Canal de la baie Georgienne, 3176.
Cour suprême, 8822.
Forces navales de l'empire, 4424, 4458, 4577, 4591, 4593, 4601, 4777, 5138, 9431, 9433, 9578.
Galerie nationale du Canada, 9255.
Loi des Postes, 12265.
Marine marchande du Canada, 932.
New-Westminster.—Commission du port, 2611, 2643.
North-Fraser.—Commissaires du port, 2653.
Québec.—Commissaires du port, 8805, 9148.
Radiotélégraphie, 8933.
Vancouver.—Commissaires du port, 9154.

HAZEN (Hon. James-Douglas)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Antigonish.—Services de goélettes, 12461.
Bateau à vapeur entre Halifax, la baie de Mahon, etc., 6469.
Bateau-bouée pour remplacer le *Shamrock*, 6421.
Bélanger, J.-B., capit., 6494.
Brise-glace dans la baie du Tonnerre, etc., 11117.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Commission de conservation, 6664.
Construction de feux et balises, 11115.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Hôpitaux de marine, 11122.
Inspection du bétail canadien, 11053.
Magasin de sauvetage—6375.
Marine et Pêcheries:
———Administration centrale, 10990.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
———Dépenses casuelles, 12397.
New-Glasgow.—Service de goélette, 12161.
Outillages de sauvetage, 11053.
Pensions aux pilotes, 11120.
Pictou.—Service de goélette, 12461.
Pilotage en bas de Québec, 6386.
Pilotage, etc., 11118.
Service de goélette: Pictou, New-Glasgow et Antigonish, 12461.
Service de la marine.—Protection, le *Karluk*, 6437.
Service des phares et des côtes, 6400.
Service maritime et fluvial.—Commis aux vivres, 6371.
———Dépenses imprévues, 11056.
Service postal d'hiver, 11049 et suiv.
Sir Hector, le, 12411.
Subventions aux steamers.—I. P.-E., Cap-Breton et Terre-Neuve, 12460.
Surveillance des pêcheries, 6422.
Transport du poisson frais, 12411.
Trent.—Canal de la, 12447.

DOCUMENTS.

Bassins de radoub, plans, (dépôt), 1392.
Québec.—Dépenses projetées pour le port de, 9148.
Québec.—Mémoire *re* port de, 9149.

INCIDENTS.

Commission sur le pilotage, 7859.
Coût de la construction des vaisseaux de guerre, 5470.
Demande de documents *re* destitution Wm-A. Duann, 7854.
Duke of Connaught, cale flottante, 718, 720.
Examens des marins, 2167.
Macdonald, John, 11674.
Matériel de rép. etc., des navires, 1439.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6713.
O'Brien, Michael, 11075.
Pilotage sur le Saint-Laurent, 2347.
Question de privilège, 7856.
Rainbow, 10985.
Richards, Stephen C., 11081.
Webster, Dr C.-O., 11110.

INTERPELLATIONS.

Bateau sur le lac Winnipeg, 11128.
Commission des pêcheries, 11129.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Demande de documents, 5316.
Etat de la glace dans l'océan Atlantique du Nord, 6709.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 4841.
Licenciement des marins du *Niobé*, 8461.
Pêche aux phoques, 6711.
Pêcheries de la Colombie-Anglaise, 4197.
Protection des pêcheries, 6711.
Saint-Jean, N.-B.—Améliorations du port de, 4416.
Traduction des relevés, 11393.

MOTIONS.

Bill Kyte *re* pollution des eaux navigables, Référé au comité spécial chargé d'examiner le bill Bradbury.—Adoptée, 8884.
Question préalable, 7634.—Reprise de la discussion, 7859, 8044, 8462, 8610.—Scrutin, 108 à 73; adoptée, 8692.

PROJETS DE LOI.

Commissaires du port de Montréal Dépôt, 707; 1ère lect., 708.—Comité, 931.—3e lect., 3377.
Commissaires du port de Québec: Dépôt, et 1ère lect., 6935.—Discussion du bill, 8805.—3e lect. et adoption, 8806.—Discussion en comité général, 9148.—Rapport, 9154.—3e lect., 9252.
Commissaires du port de Vancouver: Dépôt, 8746; 1ère lect., 8747.—2e lect. et discussion des articles, 9154.—Rapport, 9160.—3e lect., 9252.
Loi de navigation, modification, dépôt et 1ère lect., 808; 3e lect., 1695.
Nouvelles avances aux commissaires du port de Québec, dépôt et 1ère lect., 8280; 2e lect., 8806.
Protection des douanes et des pêcheries, dépôt, 967; 1ère lect., 1119; 2e lect., 3377; reprise de discussion, 3425; Rapport, 3456; 3e lect. et adoption, 10126.
Radiotélégraphie:—Dépôt et 1ère lect., 804; 2e lect., 2485.—Discussion reprise, 8933.—Amendement de l'article 7, adopté, 8936; rapport du bill modifié, 8937.—3e lect., 8992.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Commissaires du port de Québec:—Dépôt, 7507; discussion générale, 8266; 1ère et 2e lecture et adoption, 8280.
Commissaires du port de Vancouver: Dépôt, 7507; discussion générale, 8740; 1ère et 2e lect. et adoption, 8746.
Loi de la marine marchande, modification (dépôt), 722.
Loi de navigation, 804; 1ère et 2e lect. et adoption, 808.
Radiotélégraphie, dépôt, 723; comité, 791; 1ère et 2ee lect. et adoption, 804.

RAPPORTS.

Commission royale sur loi du pilotage de Québec, dépôt, 8263.
Examen de la vue des pilotes de Québec, 6827.
Expédition polaire Stefannson, dépôt, 4498.
Indiens, dépôt, 10983.
Marine et pêcheries, dépôt, 10983.
Ports de Vancouver et de Québec, 9108; dépôt de plans, 9109.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

RAPPORTS—*Suite.*

Service naval, dépôt, 209.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9112.
Accidents à la navigation, 4301.
Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de fusils Ross, 6700.
Advocate, la goélette, 1601.
Allen, Islam, 8885.
Audette, L.-A., 11909.
Barrington.—Inspecteur des pêcheries à, 1184.
Bassin de radoub Connaught, 597.
Bawviewe.—Homarderie, 823.
Bonaventure.—Bouée de la rivière, 11526.
———Station des signaux, 10711, 11392.
Bouées du chenal du Saint-Laurent, 10709.
Boulard.—Gardien de phare, 9111.
Bourassa, Emile, 7431.
Bourdages, P.-B., 7849.
Bourque, Alexis, 7849.
———Marin, 1536.
Boyter, D., 8885.
Brennan, Vincent, 1184.
Brunelle, William, 7159.
Bujold, Louis, 7848.
Bunkers-Island, N.-E.—Hôpital, 4192.
Canada, le, à l'île Pomquet, 1534.
Canso.—Homarderie, 639, 10236.
Carleton, Qué.—Gardien du phare, 11392.
———Gardien du quai, 11392.
Carson, A.-B., 3224.
Casey, Henri, 8035.
Chagnon, François, 630.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Chantiers de l'Etat, 971.
Chapados, Siméon, 10830.
Chenal du Saint-Laurent, 825.
Chouinard, E., 9487.
Commission biologique, 3668.
Commission consultative des pêcheries, 3526.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacés, 2692.
Commission du pilotage, 2441.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Conseil consultatif des pêcheries, 614.
Cullen, Francis, 11392.
Daigle, Napoléon, 9111.
Davis, John-W., 643.
Dea, Edmund, 7435.
Demande de dossier, 8119.
Demers, Gédéon, 9111.
Deschamps, Raoul, 712.
Desève, A.-L., 11909.
Doré, François, 9111.
Duke of Connaught, cale sèche, 597.
Earl Grey, steamer, 3132.
Ehler, W.-E., 8365.
Entreprises de bouées, 7158.
Eureka, ingénieur en chef de l', 8900.
Examen de la vue des pilotes, 6947.
Expériences du prof. Barnes, 3131.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gendron, Ernest, 4014.
Godbout, Hubert, 8365.
Goldboro.—Parc à homards, 640.
Grondines.—Station de téléphone maritime, 4016, 7845.
Grosse-Ile.—Quarantaine, 627.
Guay dit Gendron, Joseph, 8900.
Guysborough, N.-E.—Bouées, 4570.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Guysborough, N.-E.—Gardes-pêche, 1534.
———Homarderies, 4570.
———Permis pour pièges à poisson, 638.
Hobson's-Nose.—Phare de, 1187.
Houle, Emile, 2440.
Ile-aux-Œufs, gardien du phare, 9487.
Ile-Bataille, droits de pêche, 2801, 3133.
Isaac's Harbour.—Bouées, 819.
———Homarderie, 977.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Lanoraie.—Destitutions, 2004.
Leclair, Bernard, 11392.
Leclerc, J.-G., 1789.
Lemay, Omer, 9112.
Little Current.—Phare, 8885.
Lord, Jos., 650.
Lyons, capitaine V., 2693.
Mayflower, désastre, 2441.
Mayrand, Eugène, 2440.
McCraw, Byron, 8901.
McGee, James-A., 2005.
McLean, de Wolfe, 1187.
McLellan, A.-L., 12519.
Migneault, Sept-Iles, 10124.
Miguasha.—Quai, 11391.
Montréal.—Capitaine du port, 1535, 10122.
———Commissaires du port, 1532, 10123.
Mowatt, M.-M., fonctionnaire des pêcheries, 7434.
Nictaux, N.-E.—Piscifacture, 7430.
Niobé, le, 1785, 2229.
O'Leary, Thomas, 8365.
Paiements de deniers à M. Duchemin, 8361.
Pelletier, Tancrède, 9487.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.
Petrel, le vapeur, 1533.
Phee, James, 3281.
Pictou.—Canot de sauvetage, 980.
———Hôpital de marine, 7605.
Pineault, Louis, 2693.
Pointe à la Citrouille.—Gardien de phare, 7159.
Port-Bickerton.—Bouées, 5321.
Port-Félix.—Gardien du phare, 10235.
Portneuf.—Destitutions de télégraphistes, 6949.
Prescott.—Achat de propriété, 7685.
Primes de pêche, 8701.
Prince-Rupert.—Dépôt de la marine, 1601.
Projet d'expédition dans le Nord, 3667.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Québec.—Agence de la marine, 8593.
———Avocat de la Commission du port, 628.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port, 2227.
———Commission du port, achat d'une carrière, 12145.
———Commission du port de, personnel, 8354.
Queensport, N.-E.—Gardien de phare, 8365.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Recrutement des marins, 10121.
Règlements relatifs aux pêcheries, 8359.
Reid, David, 651.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.
Rimouski.—Employés de la marine destitués dans, 2239.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2240.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Godfroy.—Bouées, 10711.
Saint-Irénée.—Gardien du phare, 2692.
Saint-Omer.—Gardien du phare et du quai, 8364.
Saint-Roch.—Affaires de la marine, 821.
———Bateau-phare, 974.
Sainte-Marie, garde-pêche de la rivière, 8035.
Samson, Edgar, 8901.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Sauvageau, Joseph, 2441.
Scatarie, gardien du signal de brume de l'île,
Sept-Iles, gardien de phare aux, 9489.
Service du steamer entre Campbellton et Gaspé, 4563.
Shag-Harbour.—Bouées, 11391.
Shédiac.—Garde-pêche, 3124.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Sorel.—Usines, 8116.
Soumissions pour un bateau-phare, 4568.
Stations de sauvetage dans les provinces maritimes, 1780.
Steamers de l'Etat à Pictou, 8593.
Tanner's-Point.—Phare, 9611.
Tignish-Run, I. P.-E.—Gardien de phare, 3281.
Torbay, N.-E.—Gardien du phare, 8037.
Tracadie.—Homarderie, 981.
Transgression de la loi des pêcheries, 4193.
Vaisseaux naufragés, liste des, 600.
Webber, James-M., et autres, 8037.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Wendover.—Gardien du quai, 641.

HENDERSON (David) *Halton.*

DÉBATS.

Budget général, 10838.
Encouragement de l'agriculture, 8341.
Rentes viagères de l'Etat, 9885.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8845.
Canadian Medical Protective Association, 3508, 3968.
Loi des Postes, 12266.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8960.

INCIDENTS.

Facteurs ruraux, 11742.

QUESTIONS.

Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.

HEPBURN (Bernard-Rickard) *Prince-Edward.*

DÉBATS.

Tarif de transport sur l'Atlantique, 9339.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8958.

HUGHES (James-Joseph) *Kings, I. P.-E.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3748.
Loi des Banques, 2416.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8018.
Monnaie d'Ottawa, 9373.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8849, 9090.
Forces navales de l'empire, 5237, 5749, 9466, 9741.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 11643.
Chemin de fer I.P.-E., bateaux-transbordeurs, etc., 11248.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8941.
Ile du Prince-Edouard.—Ports et rivières en général, 11809.
Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12402.
Montague.—Quai Stevens, 11809.
North Lake.—Havre de bateaux, 12480.
Tracadie.—Brise-lames, 11810.

DOCUMENTS.

Embranchement Elmira, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 9491.
Feehan, James, 2470.
Gunn, George, 2470.
Mémoire présenté par délégation du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, 3136.
Paquet, William-J., 2470.
Réparations au quai de Red-Point, 6464.
———Southport, 6464.
Taxe *per capita*, 10436.

INCIDENTS.

Embranchement d'Elmira, 11240.
Port de Souris, 11634.
Quai de Souris, I.P.-E., 11239.
Rapport demandé, 11655.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11633.

INTERPELLATIONS.

Révocation de W.-J. Paquet et de George Gunn, 5315.

QUESTIONS.

Bac à vapeur pour l'Ile du Prince-Edouard, 3280.
Bacs transbordeurs de l'Ile du Prince-Edouard, 2797.
Brise-glace à Bay-Fortune, 6459.
———à Little-Sands, 6459.
———à Souris, 5321.
Cour suprême de l'Ile du Prince-Edouard, 9610.
Dragages à Lower-Montague, 10121.
———dans le détroit de Northumberland, 2798.
———dans l'Ile du Prince-Edouard, 8898.
Earl Grey, steamer, 3132.
Glace artificielle, 2692.
Ingénieurs des travaux publics dans l'Ile du Prince-Edouard, 8898.
Maître de poste de Kingsboro, 6460.
Port des lettres à Lorne-Valley, 9869.

HUGHES (James-Joseph)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Quai de la baie St. Peters, I.P.-E., 3131.
Service du courrier à Lorne-Valley, I.P.-E., 8898.
Service du transport des dépêches pour I.P.-E., 8117.
Subside fédéral à l'Ile du Prince-Edouard, 4565.
Transbordement des wagons sur l'Ile du Prince-Edouard, 9484.

HUGHES (Hon. Samuel) *Victoria, Ont.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6885, 6885.
McNeil, Lauchlin, 883.
Règlement de la Chambre, 6573.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11326, 11336.
Canal de la Trent, construction, 11621.
Corps de cadets, 11385.
Exercices militaires annuels, 11345.
Milice et Défense:
———Appointements, 6928.
———Dépenses casuelles, 6498.
Uniformes des militaires, 11388.

DOCUMENTS.

Dépôts d'armes, 6499.
Ordres généraux, 2 nov. 1911 au 18 oct. 1912, 1438.

INCIDENTS.

Achat d'un wagon privé, 6500.
MacKenzie, retraite du général, 10714.
Ministre de la Milice, rapport du *Citizen*, 9615.

INTERPELLATIONS.

Vétérans de la campagne des Fenians, 6712.

RAPPORTS.

Ministère de la Milice, 1911-1912, dépôt, 1438.

QUESTIONS.

Aldershot, approvisionnement du camp, 8362.
Approvisionnement de la force permanente, 2800.
Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Automobiles du ministère de la Milice, 8364.
Bridgewater.—Salle d'exercices, 1187.
Camp d'Aldershot, 9480.
———Glace, 2802, 6450.
———Renvoi d'office du gardien, 5324.
Carabines Ross, 8358.
Champ Fletcher, exercices militaires sur le, 2233.
Colonels honoraires, 2234.
Défense de l'empire, le ministre de la Milice et la, 601.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
Farnham.—Camp militaire, 4014.
Fenians, invasion des, 9870.
Fredericton.—Terrains militaires, 1593.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fenians, 637.
Gratifications aux vétérans, 612.
Gratifications aux volontaires *vs* les Fénians, 818.
Hussards, le 6ième, 9611.
Joliette.—Destitutions à l'arsenal de, 1594.

HUGHES (Hon. Samuel)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Kingston.—Collège royal militaire de, destitution d'employés, 644.
Kootenay.—Carabiniers de, 1037.
Langevin, Jean-Octave, 9488.
Lévis.—Fournitures du camp de, 6462.
———Propriété militaire de, 12291.
Manufacture de cartouches, 6458.
Métapédia.—Incident de drapeau à, 7600.
Primes aux volontaires de la campagne des Fenians, 8036.
Québec.—Arsenal, 8894.
Rigaud.—Arsenal, 10712.
———Réparations à l'arsenal, 7846.
Rockliffe.—Champ de tir, 604.
Saint-Charles, Man.—Champ de tir, 7601.
Vétérans de l'invasion fénienne, 623, 2231, 8898.
Vétérans du comté de Témiscouata, 713.
Victoria, C.-B.—Salles d'exercices, 4194.
Volontaires de la campagne des Fenians, 1786.
Wagon pour le ministère de la Milice, 3276.
Wagons particuliers, le ministre de la Milice et les, 602.

JAMESON (Clarence) *Digby.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9082.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6894.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1812.
Protection des douanes et des pêcheries, 3402, 3432.

QUESTIONS.

Coût des bâtiments civils, 10120.

KAY (William-Frederick) *Missisquoi.*

DÉBATS.

Modification de règle 17 de la Chambre, 8462.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4760.

Discussion des subsides:

Postes.—Service extérieur, 11766.

DOCUMENTS.

Beeman, J.-C., 892.
Gosselin, A.-J., 892.
Missisquoi, maîtres de poste de, 892.

INCIDENTS.

Courrier entre Saint-Armand et Frelighsburg, 11766.

MOTIONS.

Modification de règle 17 de la Chambre, ajournement, 8465; retirée, 8591.

PROJETS DE LOI.

Hampson, Harold-Moss, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

QUESTIONS.

Camp militaire de Farnham, 4014.
Fonctionnaires de douane à Noyan, 630.
Service du courrier à Saint-Armand, 4015.
Transport du courrier de Brigham-Farnham, 2232.

KNOWLES (William-Erskine) *Moosejaw.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4350.
Grève sur le C. P. R., 2026 et suiv.
Loi des Grains, 9374, 9392.
Loi des Inspections et de la vente, 9941.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8022.
Primes à la fabrication du plomb, 10451.
Question de procédure, 6146.
Remise de droits sur rails d'acier, 7081.
Traité anglo-japonais, 7275, 7289.
Traitement des juges, 6183.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3983.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4501, 4535.
Forces navales de l'empire, 4970, 4984, 5925.

DOCUMENTS.

Alsack, Sask., destitution du maître de poste d', 2470.
Dépenses des inspecteurs Shields, McLaren, Erratt et Rathwell, 2469.
Employés au bureau de poste de Moosejaw, 11909.
Inspecteur Miller, de Moosejaw, 2470.
Inspecteurs Rathwell et Erratt, agence de Moosejaw, 2469.
Inspecteurs Shields et McLaren, à Swift-Current, 2469.
Pragnall, Robert, 2469.
Spicer, John, 2470.
Terrain ¼ S.-O., 36-16-27-2, 4196.

INCIDENTS.

Documents en retard, 9616.
Immigrants russes, 10830.

INTERPELLATIONS.

Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Loi des grains du Canada, 2063, 2570.
Loi des terres fédérales, 2063.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.
Règlements des ranches, 7046.

PROJETS DE LOI.

Banque de la Saskatchewan, 1ère et 2e lect., 6451, 3e lect., 7399.
Compagnie d'assurance de la baie d'Hudson, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Compagnie Northern Empire Life Assurance Company, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2617.
General Loan Company of Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; rapport, 2219; 3e lect., 2372.

QUESTIONS.

Demande de documents, 7248.
Employés du bureau des terres à Moosejaw, 11133.
Employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et à Maple-Creek, 11133.
Inspections des homesteads, 2796.
Loi des Céréales, 2485, 2349.

KNOWLES (William-Erskine)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Moosejaw.—Appréciateur des douanes, 10434.
Pont à Riverside, Sask., 6946.
Terres fédérales de Moosejaw, 2797.

KYTE (George-W.) *Richmond.*

DÉBATS.

Appointements des juges des cours de comtés, 8283.
Budget général, 10956.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 771.
Chemin de fer Intercolonial, 6987.
Demande de documents, 4419.
Devereux, Charlotte, 6901, 6923.
Forces navales de l'empire, 3721.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1839, 8796.
Loi des Banques, 2509, 10636.
McNeil, Lauchlin, 884.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7673, 7688.
Protection des douanes et des pêcheries, 3448.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 836, 943.
Terrains à Saint-Pierre, (N.-E.), 990.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4719, 5398, 9546.
Galerie nationale du Canada, 9260.

Discussion des subsides:

Arts, agriculture et statis., exposition, 10686.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8958.
Fermes expérimentales, 10550.
Intercolonial:
———Améliorations à Pointe-Tupper, 11216.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11235.
Marine et Pêcheries.—Adm. centrale, 10990.
Service des phares et des côtes, 11064.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11265.

DOCUMENTS.

Achat de propriétés par le ministère des chemins de fer et canaux, 2058.
Bissett, Dr C.-P., 892.
Boudreau, Barthélémy, 11057.
Boudrot, Bertie, 1031.
———Dominique, 892.
———Elias-M., 1031.
Bourque, Marin, 1032.
Boviard, D., 1583.
Brymner, Thomas, 892.
Burke, Martin, 11057.
Camp d'Aldershot, larcins commis, 8366.
Canal St. Peters, 725, 2327.
Centreville, N.-E.—Quai public, 6944.
Coffey, Dan.-A., 1032.
Correspondances au sujet de la nomination d'André Landry, de Descouse, N.-E., 6745, 6759.
Cumberland, N.-E., destitutions dans le comté de, 4754.
Davies, bateau de garde-pêche, 7437.
Devereux, Charlotte, 6902, 6911, 8902.
Duann, William-A., 2474, 11057.
Fixott, H.-J., 892.
Fougère, Peter, 1032, 7111.

KYTE (George-W.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Fourniture de la glace au camp d'Aldershot, N.-E., 8366.
Johnston, Martin, 891.
Lafford, C.-J., 1028.
Landry, Edouard, 2474.
Leblanc, Abraham, 1031.
Martel, Frédéric-A., 1031.
McAskill, K.-P., 892.
McCaskill, Norman, 1032.
McDonald, Harry, 891.
McKillopp, D.-J., 892.
McLeod, David-A., 891.
McNeil, Ernest, 8902.
———W.-A., 1032.
Morrison, Alexander-E., 6944.
———J.-R., 1029.
———Robert-C., 2471.
Murphy, Michael, 892.
Nelson, J.-Scott, 1031.
O'Brien, Michael, 5325, 11057.
O'Neil, Cyrus, 2326.
Poirier, Frédérick, 891.
———L.-N., 892, 1031.
———Pascal, 1031.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 836.
Salmon-River.—Ecole des sauvages, 8902.
Sampson, George-H., 891.
———M.-J., 892.
Vigneau, Alexis, 891.

INCIDENTS.

Canal de Saint-Pierre, 6828, 9499.
Conduite de M. Duchemin, 11104.
Demande de documents *re* destitution de Wm A. Duann, 7854.
Documents *re* différentes destitutions de directeurs de la poste, 7854.
Ecoles indiennes de la Rivière-au-Saumon, 1320.
Explications sur faits personnels, 1191, 11096.
Johnston, Martin, 8962.
Landry, Félix, 8964.
O'Brien, Michael, 11065-75.
Poirier, Pascal, 8964.
Radiation d'un objet de l'ordre du jour, 4196.

INTERPELLATIONS.

Devereux, Charlotte, 6901.
Fougère, Peter, 17111.
Morrison, Robert C., 6618.

MOTIONS.

Landry, André, motion de censure, 6763.

PROJETS DE LOI.

Barnett, Otto-R., brevets de, 2e lect., 11336; 3e lect. et adoption, 11721.
Pollution des eaux navigables, 1ère lect., 3276; 2e lect., 8884.

QUESTIONS.

Aldershot.—Approvisionnements du camp, 8362.
———Glace dans le camp, 6456.
Amélioration du canal de Saint-Pierre, 814.
Bishop, Alfred, 7155.
Bois sur la ferme de l'Etat à Kentville, 9109.
Bourque, Marin, 1536.
Brise-lames de L'Ardoise et de Black-Point, 7601.

KYTE (George-W.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Cadenas de sacs à dépêches, 7839.
Camp d'Aldershot.—Renvoi d'office du gardien, 5324.
Canal de Saint-Pierre, 981.
Coast Guard, journal, 1587.
Commerce des pommes dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Devereux, Mlle, 623.
Ecole de Salmon-River, 1181.
Ferme expérimentale de Kentville, N.-E., 7155.
Fisher, Ward, 1188.
Inspecteurs de fruits, 2691.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Prescott.—Achat de propriété à, 7685.
Maskinongé.—Dépense de $150,000 dans, 10434.
Réclamation Corry-Laverdure, 11136.
Saint-Pierre.—Port, 1594.
Surintendant du canal Chambly, 11134.
———Welland, 951.
Tanners's Point.—Phare de, 9611.
Transcontinental, ateliers du, 10234.

LACHANCE (Arthur) *Québec-Centre.*

DÉBATS.

Commissaires du port de Québec, 8274.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8577.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4894, 5828.

Discussion des subsides:

Voies terminales du Transcontinental à Québec, 12428.

DOCUMENTS.

Bassin de radoub à Québec ou Lévis, 6465.
Destitutions à Québec, 6465.
Fonctionnaires nommés dans cité de Québec depuis 1er octobre 1911, 7849.

QUESTIONS.

Allaire, O., 6463.
DeVarennes, Dr Jos., 6462.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Manufacture de cartouches, 6458.
Montcalm, directeur de la poste de, 7841.
Québec.—Bassin de radoub, 7600.
———Commission du port, personnel, 8354.
———Gare du Transcontinental, 6450.
Saint-Charles.—Dragage sur la rivière, 6617.
———Ecluse de la rivière, 6458.

LAFORTUNE (David-A.) *Montcalm.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 354, 379.
Forces navales de l'empire, 1150, 1157.
Immigrantes, protection des, 12525.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5062, 5577.
Loi des Postes, 12257.

Discussion des subsides:

Saint-Alexis.—Voie de garage, 11237.
Transcontinental National, 11552.

INCIDENTS.

Saint-Jacques de l'Achigan.—Bureau de poste, 11509.

LAFORTUNE (David-A.)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 12470.
Poste rurale, 10355.

QUESTIONS.

Automobiles du ministère de la Milice, 8363.
Bégin, Joseph, 8896.
Ontario Equipment Company, 9869.
Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 11390.
Sainte-Anne de la Pocatière.—Ferme expérimentale, 8896.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.

LALOR (Francis-Ramsay) *Haldimand.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9078.
Création d'un système de crédit agricole, 3262.
Encouragement de l'agriculture, 8321.
Grève des photograveurs, 7964.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11278.

Discussion des articles:

Commercial Acetylene Company, 11332.

LAMARCHE (Paul-Emile) *Nicolet.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 587.
Forces navales de l'empire, 3312.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2313.

LANCASTER (Edward-A.) *Lincoln-Niagara.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9077.
Budget général, 10887.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 762.
Canal de la baie Georgienne, 3858.
Compagnie des embranchements du Canadien-Nord, 7980.
Compagnie Richelieu et Ontario, 1336.
Embranchements du Canadian-Northern, message du Sénat, 11722.
Loi des Banques, 10394.
Macdonald, Alexander, 1022.
Miller, R.-C., 3794.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, 8698.
Taux de transport dans l'Ouest, 9218.

Discussion des articles:

Alberta, compagnie d'irrigation et de chemin de fer d', 3111.
Alberta Inter-Urban Railway Company, 8829.
Algoma, chemin de fer de l'est de l', 2201.
Amélioration des grandes routes, 8834.
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Ry. Co., 3698.
Burrard à Westminster et à la frontière, compagnie de chemin de fer et de navigation de, 11059.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8381.
Campbellford, Lake Ontario & Western, chemin de fer, 2202.
Canadian Northern, 4501, 4510.

LANCASTER (Edward-A.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Canadian-Northern—Lignes d'embranchement, 3514.
Canadian Western, compagnie du chemin de fer, 4551.
Canadien-du-Nord de Québec, chemin de fer, 3518.
Canal de la baie Georgienne, 2664, 3174.
Compagnie brésilienne de traction et d'éclairage, 3108.
Ebro, compagnie d'irrigation et d'énergie de, 3118.
Forces navales de l'empire, 5157.
Glengarry et Stormont, chemin de fer de, 11058.
Grand-Tronc-Pacifique, 9225.
———Compagnie des embranchements du, 2201.
Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 8826.
Hull.—Compagnie électrique de, 3122.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2608.
Imperial Traction Company, 9225.
Imperial Underwriters' ass'n, 4556.
Kootenay-Arrowhead, chemin de fer, 3177.
Loi des inspections et de la vente, 12284.
Manitoba, chemin de fer Radial du, 8829.
Manitoba Northwestern, chemin de fer, 2203.
Manitoba-Ontario, chemin de fer, 3955.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8827.
Niagara, St. Catharines, Toronto, chemin de fer, 3520.
Nippissing, chemin de fer central de, 8827.
North Empire, compagnie d'assurance contre le feu, 4554.
Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, compagnie de traction, d'éclairage et de force de, 3120.
Pacific & Peace River Railway Company, 8825.
Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., 11721.
Southampton et Canadien-Pacifique, compagnie du chemin de fer, 9227.
Shuswup-Okanagan, compagnie du chemin de fer, 3517.
VanBuren, compagnie de ponts, 11719.

MOTIONS.

Amendement du Sénat au bill concernant Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord de Québec.—Renvoi au comité.—Adoptée, 11335.
Canadian Northern Branch Lines Company.—Adoptée, 8830.
Canal de la baie Georgienne, 3858.—Adoptée, 3859.
Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord de Québec.—Adoptée, 11725.
Compagnie des embranchements du Canadien-Nord, 7980.
Retrait d'un bill concernant la compagnie du chemin de fer Central.—Adoptée, 11900.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-du-Nord d'Ontario.—Adopté, 8698.

PROJETS DE LOI.

Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, 8698.

LANCTOT (Roch) *Laprairie-Napierville.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3023.
Loi des Banques, 2421.
———Chemins de fer, 9971.
———Juges, 11981.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5535, 10279.

Discussion des subsides:
Travaux publics.—Appointements, 11403.

DOCUMENTS.

Harkaway, Ont., bureau de poste fermé, 2327.
Mackay, John, 2326.

INCIDENTS.

Farmers' Bank, 12520.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Département des mines, 2227.
Directeur de la poste à Sayabec, 2230.
Traverses de l'Intercolonial, 2229.

LAPOINTE (Ernest) *Kamouraska.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8784.
Forces navales de l'empire, 4231.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8096.
Question de procédure, 6169.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5468, 5475.

DOCUMENTS.

Bégin, M.-J., 2328.
Belzil, Mme, 2327.
Contrats pour travaux publics dans cité et district de Québec, 4196.
Correspondance entre ministre des Postes et Dr Faucher, de Québec, *re* cadenas brevetés, 7436.
Desjardins, C.-A.-R., 7437.
Kamouraska, révocations à, 965.
Rimouski, employés de l'Intercolonial destitués dans le comté de, 7436.
Roy, F.-X., 2471.
Saint-Anaclet, Rimouski, destitution du maître de poste de, 2328.
Saint-André, accident à, 965.
Saint-Germain de Kamouraska, achat de bois pour quai à, 7436.
Talbot, Evariste, 2328.
Tanguay, Alfred, 2480.
Thibault, Firmin, 2328.

QUESTIONS.

Avocat de la commission du port de Québec, 628.
Bégin, Joseph, 8034.
Colonels honoraires, 2234.
Desjardins, Auguste, 2234.
Gilbert, Arthur, 632.
Grosse-Ile, quarantaine de la, 627.
Hébert, Joseph, 2238.
Incursion des Fenians, indemnité, 7433
Larouche, S., 2238.
Lavoie, Louis, 2796.

LAPOINTE (Ernest)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Lemay, A., 2238.
Ministre de l'Agriculture de la province de Québec, 9611.
Rimouski, employés de la Marine destitués dans, 2239.
———Douanes destitués dans, 2239.
———Intérieur destitués dans, 2339.
———Revenu de l'Intérieur destitués dans, 2239.
———Travaux publics destitués dans, 2238.
———Révocations des receveurs de la poste dans, 2239.
Saint-Germain.—Quai, 2233.
Sainte-Anne de la Pocatière.—Station agronomique, 8034.
Sayabec.—Station, 2228.

LAPOINTE (Louis-A.) *Montréal, Saint-Jacques.*

DÉBATS.

Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.

DOCUMENTS.

Saint-Jacques, Montréal, destitutions de fonctionnaires dans, 684.

INCIDENTS.

Question de règlement, 5159.
Saint-Jacques, Montréal, station postale à, 11515.
Ventilation de la Chambre, 5211.

QUESTIONS.

Montréal, stations postales de, 9868.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid) *Québec-Est et Soulanges.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6295.
Amélioration des grandes routes, 8416; amendements du Sénat, 12323.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12493.
Canadian Northern, subventions au, 12037, 12129.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3464.
Classement du personnel des Communes, 12302.
Comité de la défense impériale, 7947.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Commandes de l'amirauté au Canada, 969.
Commissaires du port de Québec, 8272.
———Vancouver, 8742.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Discours sur l'adresse, 25; amendement, 42; amendement Mondou, 588.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 1042, 1058, 3335; amendement Mondou, 3363, 4374.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 732, 903.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Grève des photograveurs, 7971.
Hôtel de la Monnaie, 8906.
Intercolonial.—Bureau administratif—Point d'ordre, 7085.
Interprétation du règlement de clôture, 9848.
Landry, affaire, destitution à Descouse, 4067.
Loi des Banques, 1313.
Loi des Chemins de fer de l'Etat, motion Cochrane pour renvoi des amendements du Sénat, 12375.
Loi des Epizooties, 988.
Loi des Grains, 9383.
Loi des Juges, 11938.
Loi des Subsidees, 11938.
Loi uniforme de naturalisation, 2444.
Margaree Coal and Ry. Co., Ltd., 12008.
McNeil, Lauchlin, 874.
Miller, R.-C., 3764, 3779, 3848.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7648.
Motion d'ajournement Kay, 8465.
Monnaie d'Ottawa, 9370.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001.
Motion d'ajournement Béland, 8069.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, 8033.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6731.
Nouvelle entreprise, crédit mis de côté, 7106.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Pollution des eaux navigables, 12004.
Règlement de la Chambre, 6360, 6582.
Remise de droits sur rails d'acier, 7068.
Réserve indienne de Kitsilano, 8720, 11147.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8042.
Scott, Robert-F., 3564.
Séances du matin, 8989, 9495.
Service postal transatlantique, 7418.
Subventions aux chemins de fer, 11652.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.
Traité anglo-japonais, 7172.
Transport des facteurs en tramways, 11794.
Travaux de la Chambre, 2344.
———Motion d'ordre, 3282.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8372.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3519.
Code criminel, J1939.
Commissaires du port de Québec, 8805, 9148.
———Vancouver, 9155.
Commission du port de New-Westminster, 2644.
Convention commerciale avec les Antilles, 2173.
Cour suprême, 8812.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829.
Forces navales de l'empire, 4421, 4497, 4579, 4616, 4618, 4628, 5326, 7438, 9622, 9806, 10296, 10346.
Grève sur le C.P.R., 2017.
Loi des Banques, 10376, 10577.
Loi des Grains, 8932.
Police fédérale, 8806.
Radiotélégraphie, 8933.
Rentes viagères de l'Etat, 9872.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12229.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Chemins de fer et Canaux.—Administration centrale—Traitement d'un estimateur, 12413.
Commission de conservation, 6661.
Commission du Service Civil, 6671.
Douanes.—Appointements, 7090.
———Appointements et dépenses casuelles, 8937.
Haut commissaire à Londres, 6656.
Intercolonial, chemin de fer, 6959.
Marché Champlain, gare centrale, G.-T.-P., 12314.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8921.
Pont de Québec, 11577.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6676.
Transcontinental national, 11421, 11539, 11572.

DOCUMENTS.

Colombie-Anglaise.—Réclamations des Sauvages, 1882.
———Subventions additionnelles, 1882.
Commission d'embellissement d'Ottawa, 3559.
Convention pour l'acquisition du marché Champlain à Québec, 4576.
Destitution de L.-A. Désève et nomination de L.-A. Audet, 12147.
Droits sur le ciment, 2479.
Election de Macdonald, Man., 33.
Fernie, C. A.—Salle militaire, 6465.
Leroux, Pacifique, réclamation de, 11910.
Pacifique-Canadien, Cie du chemin de fer, 2327.
Pesha, M., de Kent-Bridge, 10436.
Prince-Rupert.—Dépôt de marine, 1882.
Remise des droits sur le ciment, 1883.
Sauvé, L.-A., 1883.
United Shoe Company, accusations contre la, 2480.

INCIDENTS.

Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Algoma, compagnie des aciéries d', 2240.
Banque Internationale du Canada, 2282.
Brown, James-P., représentant de Châteauguay, décès de, 11791.
Citizen, faux rapport du, 10353.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 6940.
Commandes de l'amirauté au Canada, 969.
Discussion des subsides, 7088.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Explications personnelles, 11201.
Gibraltar, l'escadre impériale de, 10353.
Houilleurs sans ressources, 12488.
Impression des réponses aux questions, 3222.
Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6828.
Landry, Andrew, 3863.
———Léon-N., 3863.
Nouveaux palais administratifs, 11409.
Organisation des comités, 159.
Québec-Saguenay, chemin de fer, 2252.
Question de procédure, 8705.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857.
Scott, mort de sir Richard, 8697.
Travaux de la Chambre, 10712, 12320.
Wolseley, mort du Feld-Maréchal Vicomte, 6937.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Algoma Steel Co., remise des droits à, 5316.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Entrée du chemin de fer du Pacifique à Ottawa, 8791.
Expédition polaire de Stefansson, 4302.
Parc Major, 8705.
Pêche aux phoques, 6711.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Travaux de la Chambre, 11655.

MOTIONS.

Amélioration des grandes routes, amendement, 8422; rejeté, 8790.
Forces navales de l'empire, amendement, 1058; scrutin, rejeté, 122 à 75, 3346.
Forces navales de l'empire, amendement à l'article 2, 4630.
Forces navales de l'empire, amendement, 10296; scrutin, 10346.
Modification de règle 17 de la Chambre, amendement, projet d', 7658.

QUESTIONS.

Audette, L.-A., nomination de, 11909.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1601.
Desève, A.-L., 11909.
Destitutions à Dawson, 2237.
Prince-Rupert.—Dépôt de la marine, 1600.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Surintendant du canal de Soulanges, 9110.

LAW (Bowman-Brown) *Yarmouth.*

DÉBATS.

Calgary-Fernie, chemin de fer, 12029.
Convention commerciale avec les Antilles, 9014.
Forces navales de l'empire, 3313.
Rentes viagères de l'Etat, 9878.
Service des phares et des côtes, 6416.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5649, 9760.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11344.
Amherst, N.-E.—Bureau de poste, 11502.
Bluff-Head.—Prolongement du quai, 11796.
Construction de feux et balises, 11116.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8944.
Etablissements de pisciculture, 11129.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Hôpitaux de marine, 11122.
Kelly's Cove, 11802.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11019.
Outillages de sauvetage, 11053.
Pubnico-ouest.—Quai, 11805.
Rivière-aux-Ours.—Quai, 11796.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11805.

DOCUMENTS.

Atwood, Samuel, 2476.
Burrill, Henry, 963.
Doane, T., 2476.
Fredericks, John, 2476.
Gaudet, Mme M.-C., 3136.
Hatfield, Charles-W., 963.
Kelly, F.-W., Dr, 3558.

LAW (Bowman-Brown)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Long-Beach, N.-E.—Achat de la propriété pour propagation du homard, 8597.
Morton, Jesse-L., 3136.
Porter, Stanley, 2475.
Shaver, J., 1582.
Shelburne et Queen, N.-E.—Destitution dans
——J.-V., 1580.
Smith, J.-V., 1580.
——William, 9495.
Smith, William, 9495.
Spinney, Mme, 2476.
Symonds, Thomas, 9495.
Trefry, Norman-L., 964.
Webster, C.-A., Dr, 964.
Wetmere, George, capitaine, 963.
Yarmouth, N.-E.—Bureaux de poste, 9493.

INCIDENTS.

Demande de documents, 7854.
Facteurs ruraux, 11740.
Webster, C.-A., Dr, 11107.

QUESTIONS.

Barringtotn.—Inspections des pêcheries à, 1184.
Bunker's-Island.—Hôpital, 4191.
Correspondance des services administratifs, 9485.
Cousins, Arthur, 8900.
Du Vernet, Dr, 8700.
Lane, C.-S., 1596.
Long-Beach.—Parc à homards, 6461.
Petrel, vapeur, 1533.
Port-Maitland.—Bureau de poste, 11904.
Shag-Harbour.—Bouées, 11391.
Shelburne.—Indiens du comté, 1593.
Transcontinental, ateliers du, 10234.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Yarmouth.—Bureau de poste, 2802, 3130.
——Douanes, 1398.
——Dragage du port, 3130, 4015.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe) *Rouville.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6281.
Agriculture, encouragement de l', 8326.
Cadenas des sacs à dépêches, 7132.
Classement du personnel des Communes, 12309.
Etablissement d'un service de colis postaux, 1540.
Convention commerciale avec les Antilles, 913.
Cour suprême, 8287.
Discours sur l'adresse, 490.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Forces navales de l'empire, 3140.
Grenier, Alonzo, inventeur de serrures, 7138.
Grève sur le C. P. R., 2008.
Hôtel de la Monnaie, 8905.
Immigrantes, protection des, 12525.
Intercolonial, lignes subsidiaires de l', 1833, 8796.
Limite d'âge, 12317.
Loi des Banques, 10669.
Loi uniforme de naturalisation, 2456.
Marine marchande du Canada, 934.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7870.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Montréal.—Commission du port, 1571.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10042 et suiv.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.
Obligations du G.-T.-P., 1611.
Pollution des eaux navigables, 8875.
Postes, ministère des, 11681 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3404.
Québec.—Commissaires du port, 8273.
Radiotélégraphie, 2485.
Rentes viagères de l'Etat, 9873 et suiv.
Richelieu-Ontario, Compagnie de navigation, 3498.
Saint-Pierre.—Terrains, 991.
Scott, Robert-F., 3562.
Service des phares et des côtes, 6404 et suiv.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9273, 9280.
Traité anglo-japonais, 7163, 7186, 7265.—Amendement Pugsley, 7413.
Traitement des juges, 6482, 6488.
Transports des facteurs sur chemins de fer électriques, 11793.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8836.
Archives publiques, 12289.
Association des comptables du Canada, 3958, 4108.
Association protectrice des médecins canadiens, 4000.
Canadian Explosives, Limited, 2960.
Colis postaux, 12167, 12184.
Cour d'échiquier, 3459.
Cour suprême, 8814.
Forces navales de l'empire, 4481, 4578, 4637, 5096, 5109, 5802, 5810, 9557, 9581, 9830.
Galerie nationale du Canada, 9264.
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du, 3456.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4555.
Loi des Banques, 10406 et suiv.
Loi des Juges, 12275.
Loi des Postes, 12253.
New-Westminster.—Commission du port, 2610.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8923.
Présidence du comité, 6195 et suiv.
Québec.—Commissaires du port, 8805, 9150.
Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2778.
Service télégraphique impérial, 11993.

Discussion des subsides:

Administration de la justice.—Traitement du personnel, 11288.
Affaires extérieures, département des, 3463.
Allocations pour la commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Appointements à l'Agriculture, 6932.
Archives publiques, 11873.
Arts, agric. et stat., exposition, 10673.
Batiscan, rivière.—Jetée, débarcadère, 11825.
Brise-glace dans baie du Tonnerre, etc., 11116.
Canal de la vallée de la Trent, 11587.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Commission anglo-américaine, 11325.
Construction de feux et balises, 11115.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes.—Appointements, 7089.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.
Douanes—Appointements et dépenses casuelles, 8938.
Edifices publics fédéraux, 11510.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Exercices militaires annuels, 11352, 11362, 11381.
Fermes expérimentales, 10550 et suiv.
Haut commissaire à Londres 3462, 6554.
Industrie et Commerce, 6931.
Inspection du bétail canadien, 11053.
Intercolonial, chemin de fer, 7011.
Législation.—Chambre des communes, 6935.
———Impressions, etc., 6933.
Maisonneuve, station postale "M", Montréal, 11513.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11025.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
Milice et Défense.—Allocations, 11329.
———Appointeements, 6928.
Monnaies étrangères et autres, 6698.
———Appointements et dépenses casuelles, 6930.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
———Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Outillages de sauvetage, 11054.
Pensions aux pilotes, 11120.
Postes, ministère des, 11681.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6678.
Saint-Charles.—Port de Québec, pour améliorer la navigation de la rivière, 11465.
Sainte-Thérèse.—Bureau de poste, 11519.
Service maritime et fluvial.—Dépenses imprévues, 11056.
Service postal d'hiver, 11049.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12394.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11263.
Terminus du Transcontinental à Québec, 7015.
Traitements et dépenses de l'agence de Paris, 11874.
Transcontinental national, 11418, 11563.
Transport des voyageurs entre Lévis et Québec, 7017.
Travaux de dragage, 6599.

DOCUMENTS.

Achats de Boîtes pour poste rurale, 7437.
———Fusils Ross, 6944.
Avocats *re* question du mariage, 966.
Banque Internationale du Canada, 1584.
Câble entre le Canada et la Grande-Bretagne, 964.
Charbon, dit Welch Coal, 964.
Contrat *re* vente automatique de timbres, 10124.
Contrats, transport du courrier, 964.
Corry et Laverdure, 966.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 3670.
Eastern Canada Power Company, 2479.
Fermeture du bureau de poste de Moulin Bazinet, Joliette, 6943.
Fonctionnaires destitués dans le comté de Gaspé, 8988.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Grosse-Ile.—Médecin auxiliaire à, 685.
———Nomination d'un médecin de santé additionnel, 2476.
Joubert, Hélène, 2475.
Keewatin.—Régime scolaire, 964.
Lauzon.—Cale sèche, 11392.
Long Sault Development Company, 2479
Meunier, Charles, 964.
———Réclamation, 2475.
Murphy, Jas, 965.
Papineau, surintendant, 952.
Paquin, Ernest, 957.
Perrin, D., 1581.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 1584.
———Inspection de chemin de fer, 2479.
Robertson, Robert, 1581.
Saint-Cahrles.—Plans des travaux de la rivière, 9152.
Wagon particulier pour la Milice et la Défense, 3670.

INCIDENTS.

Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6952.
Achat d'un wagon privé, 6500.
Alarie, P.-J.-A.—Limite d'âge, 12317.
Archives, successeur de M. Roy aux, 11873.
Article "Junius", 4112.
Banque Internationale du Canada, 2260.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Bourke, colonel, 11696.
Caron, J.-B.-T., 11185, 11200.
Cadenas des sacs à dépêches, 7119.
Colis postaux, 11684.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11756.
Daoust, Charles-R.—Traducteur des Communes, 12317.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, 11726.
Employés surnuméraires des douanes à Montréal et à Québec, 8985.
Explications sur un fait personnel, 6358.
Fabre, Hector, Dame Vve, 11874.
Forsyth, M., 8985.
Fawns, Katrine-Ellen, 11711 et suiv.
James-Carruthers, paquebot, 11128.
Joubert, Hélène, 11694.
Junius, 4112.
Laflamme, J.-L.-K., sous-ministre, 11847.
Laforce, J.-E., 11843.
Machines à vendre les timbres, 11709.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Merger, Québec, 1038.
Meunier, Charles, 7090.
Peterborough.—Ecluse d'ascension, 157.
Pilotage dans le Saint-Laurent, 2347.
Poste aux colis, 11655.
Québec Railway, Light, Heat & Power Co., 2240.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 1440, 1192, 1398, 2246, 6468.
Question de privilège, 6245.
Retards dans la traduction des livres bleus, 11867.
Saint-Jacques, Montréal.—Station postale, 11513.
Scott, famille du capitaine, 10125.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Service de poste rurale, 11688.
Service de télégraphie sans fil, 11686.
Service postal transatlantique, 10713.
Société Royale du Canada, 11405.
Statue D'Arcy McGee et monument Lafontaine-Baldwin, 11840.
Télégraphie sans fil Poulsen, 9499.
Traité avec le Japon, 6620.
Usage illégal de la poste, 379.
Yacoloff, sursis accordé à 1885.

INTERPELLATIONS.

Banque Internationale, 4414.
Boîtes de la poste rurale, 8266.
Chemin de fer Québec-Saguenay et travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Cimetières militaires de Montréal, 12004.
Colis postaux, 3468.
Détournement du trafic du grain, 2571.
Etat de la glace dans l'océan Atlantique du Nord, 6709.
Mort du capitaine Scott et de ses compagnons, 3562.
Parc Lafontaine, 7417.
Poste aux colis, 7770.
Service des colis postaux, 11527.

MOTIONS.

Association protective des médecins canadiens.—Proposition adoptée, 4011.
Banque Internationale, 11524.
Forces navales de l'empire.—Amendement, 10251; rejeté, 10259.

QUESTIONS.

Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de charbon gallois, 811.
Achat de fusils Ross, 6700.
Achats de pendules, 8702.
Affranchissement des journaux, 611.
Aide à l'agriculture, 7683.
Banque Internationale, 11523.
Boîtes postales rurales, 7432, 7836, 8035.
Boules, transport du courrier des, 10708.
Bourk, lt-colonel, 1789.
Carabines Ross, 8357.
Carrier, Gervais, 714.
Chantiers de l'Etat, 971.
Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.
Cléroux, Amédée, 7605.
Clôture de fil de fer, 595.
Colis postaux, 595, 3669.
Commission des services publics, 813.
Contrecœur.—Destitutions, 4018.
Cornwall et Summerston, courrier entre, 1395.
Défense de l'empire et le ministre de la Milice, 601.
Défense de l'empire et le ministre des Postes, 602.
Démission de M. Monk, 601.
Deschamps, Raoul, 712.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11524, 11902.
Droits sur rails d'acier, 819.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Duncaster.—Réserve, 4564.
Dunn, Albert, 7435.
Eboulements.—Service postal, 8117.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Examen de la vue des pilotes, 6947.
Exercices militaires sur le champ Fletcher, 2233.
Favoritisme politique, 2003.
Fiset, Elzéar, 1184.
Fonctionnaires de la poste rurale, 8036.
Gendron, Ernest, 4014.
Grande-Rivière.—Quai, 2233.
Hanes, R.-H., 1399.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
Horloges pour les édifices publics, 7687.
Immigration par nationalités, 619.
Intercolonial, commissaires de l', 9869.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Internationale, enquête *re* banque, 11524.
Kennedy, Isaac, 1599.
Lancup, Sylvain, 4019.
Loi des différends industriels, 3286.
Louiseville.—Emplacement à, 11512.
Malbaie.—Courrier, 10712.
———Emplacement d'un bureau de poste, 6462.
Montréal.—Bureaux de l'Etat à, 2227.
———Commissaires du port de, 1582.
———Fonctionnaires dimmigration à, 629.
———Parc Lafontaine, 7245.
———Ponts de, 2436.
———Salle dexercices militaires au parc Lafontaine, 2686.
Ottawa.—District fédéral, 2237.
Panneton, C.-R., 951.
Piedmont.—Bureau de poste, 603.
Police Gazette, 8364.
Politique navale du gouvernement, 607.
Pontbriand.—Quai, 594.
Projet d'expédition dans le nord, 3667.
Québec.—Agence de la marine, 8893.
———Arsenal, 8893.
———Avocats du ministère de la Justice, 7684.
———Bassin à flot, 1779.
———Bassin de radoub, 814, 1779.
———Cale de construction, 4571.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port, 2226.
———Merger, 1535.
———Railway Light Heat & Power Coy., 1779.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 8593.
———Inspection du chemin de fer de, 1397.
Règlements de l'immigration, 3124.
———relatifs aux pêcheries, 8358.
Richelieu-Ontario.—Subvention postale, 595.
Ross Mills.—Bureau de poste, 1532.
Saint-Charles, Man.—Champ de tir, 7601, 8357.
Saint-Charles, Qué.—Barrage de la rivière, 710, 8702.
———Ecluses de la rivière, 8886.
Saint-Ferdinand de Beaurivage.—Maître de poste, 715.
Saint-Irénée.—Gardien du phare, 2692.
Saint-Jean-de-Matha.—Bureau de poste à "Moulin Bazinet", 3225.
Saint-Laurent.—Barrage du, 816, 1597.
Saint-Paul.—Quai de la baie, 11390.
Saint-Simon et Tadousac.—Transport du courrier entre, 10710.
Saint-Urbain et la baie Saint-Paul.—Service postal entre, 6461.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Sainte-Anne-des-Monts, Gaspé.—Transport du courrier, 11901.
Sainte-Lucie et Lanthier.—Service de courrier, 4564.
Service de la poste rurale, 8038.
Sheets, M., 1399.
Sorel, chemin de fer de halage de, 592.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Terminus du Transcontinental à Québec, 595, 8035.
Traitement des juges, 2061.
Transcontinental.—Construction, 3276.
Transport des dépêches entre Saint-Tite des Caps et la baie Saint-Paul, 3527.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.
Wagon pour le ministère de la Milice, 602, 3276.
Wickham-ouest.—Bureau de poste, 7836.

L'ESPERANCE (David-Ovide) *Montmagny.*

DÉBATS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 1336.

Discussion des articles:

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2771, 3500.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2341.

MOTIONS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2e lect., 1336; adoptée, 1338; 3e lect., 3409.
———Dépôt et 1ère lect., 485.

PROJETS DE LOI.

Richelieu-Ontario, Compagnie de navigation, motion Middlebro, 1156; 2e lect., 1338; discussion en comité, 2612, 2771, 3034; amendement Barker, 3088; rapport, 3103; réservé pour 3e lect., 3104; 3e lect., 3409; amendement McLean, 3418; reprise de la discussion, 3469; 3e lect., et adoption, 3508.

LEWIS (Edward-Norman) *Huron-Ouest.*

PROJETS DE LOI.

Huron-Ontario, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.
Toronto Northwestern, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.

LOGGIE (William-Stewart) *Northumberland.*

DÉBATS.

Budget général, 10951 et suiv.
Convention commerciale avec les Antilles, 915.
Forces navales de l'empire, 4026.
Intercolonial.—Lignes tributaires, 1859.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2148.
Forces navales de l'empire, 5007, 5729.

LOGGIE (William-Stewart)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Etablissements de pisciculture, 11131.
Hôpitaux de marine, 11124.
Intercolonial.—Diversion entre Nelson et Derby-Jonction, 11159.
———Installations à Fredericton, 11170.

DOCUMENTS.

Falconer, James, 6943.
Smith, M.-B.-W., 6943.

INCIDENTS.

Ligne de portage entre Nelson et la Jonction Derby, 7106.

QUESTIONS.

Brennan, Vincent, 1183.

MACDONALD (Edward-Mortimer) *Pictou.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6327.
Achat et vente de moutons par le ministre de l'Agriculture, 657, 661.
Ajournement du comité général, 6095.
Amélioration des grandes routes, 8442, 9087; amendements du Sénat, 12361.
Baldwin, Eugene-O., 8248.
Banque et commerce de banque, 11921.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12514.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 736.
Canadian Northern.—Subventions, 12050, 12103.
Convention commerciale avec les Antilles, 2091.
Creusement de la rivière de l'Est, N.-E., 665.
Falconer, David, 652.
Forces navales de l'empire, 2833.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6868.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3179.
Grève sur le C.P.R., 2027 et suiv.
Intercolonial:
———Lignes tributaires, 1965.
———Tarif de transp. des marchandises, 955.
———Transport des employés, 654.
———Vale Road, 953.
Interprétation du règlement de clôture, 9858.
Landry, André, 6801.
Loi des Juges, 11965.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8649.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 9991.
Présidence du comité, 6197.
Question de procédure, 6145.
Règlement de la Chambre, 6361, 6517, 6540, 6546.
Révocations à Descouse et à Arichat, 941.
Service postal transatlantique, 7422.
Traité anglo-japonais, 7337.
Traitement des juges, 6488, 8287.

Discussion des articles:

Bishopric, George-Frederick, brevet de, 2644.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8368, 8413.
Canadian Explosives, Limited, 2645, 2651, 2967

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Canadian Northern, subventions au, 12191.
Colis postaux, 12179.
Convention commerciale avec les Antilles, 2103, 2112, 2124, 2143, 2194.
Forces navales de l'empire, 4421, 4475, 4490, 4601, 4609, 4632, 4951, 5333, 5407, 5691, 5887, 6095, 7485, 9450, 9464, 9626, 9837.
Intercolonial.—Lignes d'embranchement, 9123.
New-Westminster.—Commission du port, 2611.
Témiscamingue et Nord d'Ontario.—Subvention, 12219.
Discussion des subsides:
Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
Arts, agriculture et statistique.—Exposition, 10677.
Chemin de fer I. P.-E.—Bateaux transbordeurs, etc., 11241.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12417.
Commission pour paiement de l'intérêt sur la dette publique, 6694.
Hansport et Walton.—Quais, 11800.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Ile aux Caribous.—Exhaussement de la chaussée, 11797.
Intercolonial, 6973.
Inverness.—Réparations au port, 11802.
Lesmore.—Abri des bateaux, 11799.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11000.
Moncton-Edmonton—Réseau, 7026.
Postes.—Service extérieur, 11758.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
Transcontinental:
———Coût de la construction, 7042.
———Enquête, 7018.

DOCUMENTS.

Achat et vente de moutons par le ministre de l'Agriculture, 657.
Arbuckle, James, 2477.
Bateau transbordeur de l'Ile du Prince-Edouard, 1029.
Brûlé—Quai de, 682.
Colchester, N.-E.—Destitutions, 4573.
Collision entre le *City of Sydney* et le *Douglas H.-Thomas*, 2327.
Contrat pour transport des malles entre Backshore et Pictou, 2474.
Creusement de la rivière de l'Est, N.-E., 665.
Crowe, colonel, 11136.
Earl Grey.—Echouement du steamer, 1884.
———Grève sur le steamer, 1884.
Falconer, David, 652.
Gratification accordée aux volontaires lors de l'invasion fénienne, 2730.
Hoare, Thomas, dommages réclamés pour mort du fils de, 6944.
Humphreys, Ed.-C., 2470.
Iceton, William, 1580.
Ile-Caribou, 682.
Intercolonial:
———Percepteurs de billets, 2058.
———Tarif du transport de marchandises, 955.
———Transport des employés, 654.
———Vale Road, 953.
Jenkins, lieut.-col., 2471.
Kentville, N.-E.—Salle d'armes, 3135.

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Lyons, capitaine, 2728.
Macdonald, John, 4754.
McKenzie, général, 11136.
Moore, F., lieut.-col., 2059.
Morrison, John-C., 2476.
Northumberland.—Dragues, 8703.
Pictou.—Employés de la marine destitués, 1884.
———Lignes postales rurales dans le comté, 125.
Ross, Neil, 893.
Service postal rural entre Marigonish et Arisaig, N.-E., 2477.
———Saltspring et West River Station, N.-E., en 1912, 2477.
Skinner's Cove, 682.
Smith, Angus, 653.
Soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, 4754.
Stellarton, N.-E.—Terrain acquis pour édifice public, 2327.
Transfert de l'hôpital de marine à la ville de Pictou, 2471.
Transport de la malle entre Noël et Walton, N.-E., 7159.
Transport des dépêches entre Tatamagouche et Brûlé-Shore, 6945.
Transport des malles entre Scotsburn Station et West-Branch, 2477, 7159.
Warburton, lieut.-col., 2471.
Westville, N.-E.—Poursuites pour infraction à la loi des pêcheries, 2477.

INCIDENTS.

Adoption des crédits, 6095.
Caron, J.-B.-T., 11191.
Conférence Impériale pour la défense navale, 9716.
Forces navales de l'empire, 4930.
Macdonald, John, 11672.
MacKenzie.—Retraite du général, 10714.
Naturalisation britannique, 9616.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat.
Représentation parlementaire, 7149.
Smith, Angus, 653.
Vacances de Noël, 1193.

INTERPELLATIONS.

Améliorations à la rivière de l'Est, 6939.
Commission des eaux internationales, 4500.
Niobé.—Licenciement des marins, 8461.
Nomination d'un solliciteur général, 2731.
Réclamations de la Colombie-Anglaise, 6939.
Tarif douanier, 6636.
Travaux au quai Brûlé, 6619.
Uniformité de lois de naturalisation, 2803.

MOTIONS.

Blâmant M. l'Orateur suppléant, 9991.
Canadian Northern, projet de loi pour subventions.—Amendements, 12189, 12194-6-7.
Canadian Northern, projet de résolution pour subveentions.—Amendement, 12137-8.
Falconer, David, 652.
Lois uniformes de naturalisation, 2441.
Réclamations contre chemins de fer de l'Etat.—Dépôt de projet de loi, 2164-66.
Smith, Angus, 653.

PROJETS DE LOI.

Corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat.—Dépôt, 2164; 1ère lect., 2166; 3e lect., et adoption, 12253.

QUESTIONS.

Achats du ministère des Postes, 9482.
Baillie, John-M., 614.
Bateau transbordeur à l'Ile du Prince-Edouard, 979.
Bayview.—Homarderie, 823.
Cadenas de sacs du courrier, 7427, 7838, 8356, 8593.
Camp d'Aldershot.—Glace, 2801.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Courrier entre Millsville et Dalhousie-Mountain, 7839.
Courrier entre Pictou et West-River, 7839, 8885.
Crowe, résignation du colonel, 11135.
Différends industriels, 1035.
Enseignement professionnel, 979.
Gazette du Travail.—Correspondants, 822.
Gordon, John-A., 7606.
Halifax.—Arsenal, 1593.
Humphreys, E.-C., 1536.
Inspecteur du Revenu de l'Intérieur, 2137.
Intercolonial:
———Classification des employés, 8596.
———Employés dateliers, 5321.
———New-Glasgow, 952.
———Stellarton, 5320.
———Trenton, 952.
Kingston.—Destitutions au collège royal militaire, 644.
Macdonald, John, 2688.
McKenzie, Duncan, 7604.
McLean, DeWolfe, 1187.
McLeod, Malcolm-G., 613.
New-Hazelton.—Chemin de fer du Grand-Tronc, 1395.
Ontario Equipment Company, 9479.
Patterson, Charles, 1599.
Pictou.—Canot de sauvetage, 980.
———Hôpital de marine, 7604.
———Marchandises transportées à, 1181.
———Service de la poste, 4192.
———Steamers de l'Etat, 8592.
———Transport des dépêches, 8592.
———Travaux dans la rivière de l'Est, 4192.
Population du Canada, 978.
Poste de solliciteur général, 629.
Résignation du général McKenzie, 11134.
Service postal entre Backshore et Pictou, 611.
———Meadowville et Murrayfield, 4302.
———Pictou et Seafoam, 4192.
———Scotsburn et River-John, 4192.
———Tatamagouche et Brûlé-Shoree, 6460.
Soumissions pour Bateau-phare, 4568.
———Chalands à trémie, 4568, 5320.
Stellarton.—Edifice public, 979, 1186.
Tarif douanier, 2062.
Traitement des officiers de marine, 6460.
Transgression de la loi des pêcheries, 4193.

MACDONELL (Angus-Claude) *Toronto-Sud.*

DÉBATS.

Gold Medal Furniture Mfg Co., 3179.
Grève des photograveurs, 7964.
Ordre Indépendant des Forestiers, 1339.

MACDONELL (Angus-Claude)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:
Alberta.—Cie d'irrigation et de chemin de fer d', 3113.
Bishopric, George-F., brevet, 2769.
Ebro.—Cie d'irrigation et d'énergie, 3118.
Meek, Frank-William, 11900.
New Orleans and Grand Isle Co., 3119.
Ordre indépendant des Forestiers, 7555.

Discussion des subsides:
Toronto.—Edifice militaire, 11820.

DOCUMENTS.

Rainy River Nav. Co., 10712.
Réserve de la Glissoire, 3557.

MOTIONS.

Newman, Frederic-Jacob, et autres.—Brevets—Adoptée, 8832.

PROJETS DE LOI.

Bishopric, George-Frederick.—Brevet, 1ère lect., 288; disc., 2644; 3e lect. et adoption, 2769.
Brazilian Traction, Light & Power Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; disc., 3107; 3e lect., 3173.
Empire Life Insurance Company of Canada, 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Gold Medal Furniture Mfg Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc., 3177, 3e lect. et adoption, 3183.
Johnston Harvester Co., 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123.
Newman, F.-J., et al.—Brevet, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; disc., 4455, 6392; 3e lect. et adopt., 6393; amend. par le Sénat, 7981, 8832.
New Orleans and Grand Isle Co., 1ère lect., 288; 2e lect. 950; disc., 3119; rapport, 3122; 3e lect., 3183.
Ordre indépendant des Forestiers, 1ère lect., 937; réservé, 7087; disc., 7391, 7398, 7554, 7560.
Prudential Trust Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184.
Toronto Terminals, 2e lect., 10407.
Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company, 1ère lect., 10829; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
York County Loan & Saving Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922.

MACLEAN (Alexander-K.) *Halifax.*

DÉBATS.

Banque et commerce de banque, 11911.
Budget général, 9936, 10715, 10886.
Convention commerciale avec les Antilles, 909, 2065, 8999, 9003.
Encouragement de l'Agriculture, 8333.
Forces navales de l'empire, 3883, 3906.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6887.
Hôtel de la Monnaie, 8906.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8793.
Loi des Banques, 1299, 1907.
Miller, R.-C., 3765, 3801.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7903.
Obligations du G.-T.-P., 1612 et suiv.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8823.
Canadian Explosives, Limited, 2969.
Commercial Acetylene Company, 11332.
Convention commerciale avec les Antilles, 2100, 2128.
Cour suprême, 8815.
Forces navales de l'empire, 4473, 4617, 4985, 5953, 6026.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4558.
Loi des Banques, 10384.
Poinçonnage des objets en or et en argent. 8921.

Discussion des subsides:

Amherst.—Bureau de poste, 11501.
Brooklyn.—Brise-lames, 11796.
Coal-Harbour. Quai, 11797.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8943.
Feltzen-sud.—Brise-lames à l'Anse Spindler, 11799.
Fermes expérimentales, 10554 et suiv.
Halifax.—Stations de quarantaine à, 11503.
Intercolonial, 7001.
———Tête de ligne à Halifax, 11204.
North Lake.—Havre de bateaux, 12480 et suiv.
Rivière-aux-Ours.—Quai, 11796.

DOCUMENTS.

Amereault, James, 1580, 4577.
Appels des décisions de la commission des Chemins de fer, 901.
Arrangements tarifaires entre le Canada et l'Australie, 898.
Banque Internationale, 901.
Bent, Lemuel, 997.
Boston, bureau d'immigration à, 901.
Boutilier, Mathew, 899.
Carignan, L.-P., 900.
Changements au tarif douanier du Canada, 899.
Colombie-Anglaise, subventions à la, 898.
Contrats pour le transport du courrier, 898.
Digby.—Achat de terrain pour quai public, 6943.
Droits de douane sur le bois de sciage, 835.
Droits de douane sur le ciment, 834.
Doucet, A.-T., 1029.
Doucet, Edward, 4577.
Effectif des principales marines, 3023.
Exportation du saumon *sock-eyed*, 900.
Gardiens de phares dans la Nouvelle-Ecosse, 900.
Gorman, Jeffrey, 899.
Hall, Thomas-H., 2476.
Hazelton, C.-A.—Emplacement de la gare du G.-T.-P., 899.
Importations de mélasses, etc., des Antilles, 899.
Intercolonial.—Grève d'employés, 900.
———Pièces de fonte, etc., 899.
Johnson, S.-A., 899.
Kanock, B.-C., 8037.
Krant Point.—Quai, 966.
LeBlanc, M., 4577.
Miller, C.-E., 1031.
Mexico.—Bureau du commissaire, 898.
Mundle, J.-A., 1581.
Niobé.—Réparations, 6943.
Petite-Rivière, N.-E.—Brise-lames, 1030, 8902.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Réduction du chien de mer, 10436.
Rivière-aux-Ours.—Travaux.
Service de steamer entre le Canada et les Antilles, 3558.
Service du transport de la malle entre Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's Cove, N.-E., 8904.
South-West Cove, N.-E.—Obstacles à la navigation à, 899.
Spry-Bay.—Homarderie, 900.
Stralton, A.-H., 899.
Subventionnement de steamers à Saint-Jean, N.-B., 898.
———entre le Canada et les Antilles, 899.
Suspension de l'application des articles dits *Dumping Clauses*, 6943.
Tableaux des forces navales de l'Angleterre, de l'Allemagne et de l'univers, 3014-3022.
Visite du directeur vétérinaire général dans la Nouvelle-Ecosse, 8904.
Ware, John, 901.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, 6706.
Contrats résiliés, 11768.
Convention commerciale avec les Antilles, 288.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6862.
Observations sur le dépôt des dossiers, 1602.
Question de privilège, 7855.
Question d'ordre, 4983.
Remise de droits sur rails d'acier, 7047.
Terminus d'Halifax, 7147.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4303.

INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 11128.
Crédits supplémentaires, 8991.
Farmers' Bank, rapport de l'enquête sur la, 6938.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6938.

MOTIONS.

Question préalable.—Amendement, 7917.

QUESTIONS.

Amélioration des grandes routes, 815.
Amherst.—Inspecteur de pavage, 1587.
Amherst-Point.—Quai, 1187.
Approvisionnements de la force permanente, 2800.
Bedford.—Service postal, 2229.
Bridgewater.—Salle d'exercices de, 1187.
Canadien du Nord d'Ontario, compagnie du chemin de fer, 7159.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Fort St-Lawrence.—Inspecteur du dragage, 1587.
Gratifications aux volontaires *re* les Fenians, 818
Halifax.—Directeur vétérinaire général, 9110.
Hobson's Nose.—Phare, 1187.
Importation de ciment, 610.
Intercolonial.—Terminus d'Halifax, 613.
Interprétation du tarif, honoraires d'avocat. 610.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Lyons, capitaine V., 2693.
Mack, S.-E., 819.
McLeod, John-S.P., 8398.
Nictaux, N.-E.—Piscifacture, 7430.
Niobé, le, 1785, 2229.
Parrsboro.—Edifice public, 1187.
Piliers de protection contre la glace dans la rivière Annapolis, 7245.
Poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse, 8898.
Recrutement des marins, 10121.
Service du courrier à Salmon-River, N.-E., 4194.
———entre Halifax et Prospect, 2687.
———entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, N.-E., 2687.
Service postal de Milford-sud et de Lake Munroe, 2229.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.
Transcontinental.—Compte du capital, 9488.
———Construction du, 10232.
Transport des dépêches entre Middleton et Port-George, N.-E., 6949.
Wilmot, N.-E.—Service du courrier de, 4194.

MACLEAN (William-Findlay) *York-Sud.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11930.
Commercial Acetylene Co., 10641.
Discours sur l'adresse, 430.
Forces navales de l'empire, 2588.
Gogarty, Fanny-Maria, 6940.
Hôtel de la Monnaie, 8908.
Loi des Banques, 1920, 1922.
Loi des Chemins de fer, 9968.
Loi des Epizooties, 9888.
Obligations du G.-T.-P., 1610.
Rentes viagères de l'Etat, 9875.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9272, 9283.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305, 9337.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12174.
Commercial Acetylene Company, 11331.
Forces navales de l'empire, 5818.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt au, 12206.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3034, 3073, 3096, 3409, 3415.
Temiskaming and Northern Ontario, subvention au, 12241.

INCIDENTS.

Colis postaux, 11697.

INTERPELLATIONS.

Taux océaniques, 2571.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11269.

MOTIONS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation. —Amendement, 3418; rejeté, 3507.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11274, 11286.

PROJETS DE LOI.

Commercial Acetylene Co. of New-Jersey, 1ère lect., 10351; 2e lect., 11131; 3e lect., 11333.

MACLEAN (William-Findlay)—*Suite.*

QUESTIONS.

Grand-Tronc-Pacifique.—Directeurs, 612.
Pacifique-Canadien.—Emission d'actions communes, 616.

SCRUTIN.

Cie de navigation Richelieu-Ontario, amendement, 3507; rejeté, 74 à 36.

MacNUTT (Thomas) *Saltcoats.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 165.
Loi des Epizooties, 9894.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7940.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4795,5460.

DOCUMENTS.

Bow, William, 2730.
Lane, J., 1581.
Saisie de chevaux pour entrée en contrebande, 3136.
Saltcoats.—Révocations, 964.
Sullivan, J.-J.—Election Macdonald, Man., affidavit, 173.

INCIDENTS.

Election Macdonald, question de privilège, 2062.
Explications concernant un fait personnel, 2035.

INTERPELLATIONS.

Droits sur les fruits et les légumes, 7153.

PROJETS DE LOI.

Creighton, Edward Mackay, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Power, Lenore, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; comité général, 12081.
Richard, John-Caldwell, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

MARCIL (Hon. Charles) *Bonaventure.*

DÉBATS.

Budget général, 10871.
Forces navales de l'empire, 2783, 2803.
Intercolonial.—Lignes d'embranchement, 1133.
———Lignes tributaires, 1821.
Loi des Banques, 10669.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7981.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5040, 5546, 5991.

Discussion des subsides:

Anse-aux-Gascons, Qué.—Brise-lames, 11811.
Allocations pour la milice, 11329, 11341.
Arts, agriculture et statistiques.—Exposition, 10681.
Intercolonial.—Matériel roulant, 11223.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11032.
Postes.—Traitements, etc., 11589.
Service postal d'hiver, 11050 et suiv.
Travaux publics.—Appointements, 11399,

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Administration des chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 8902.
Amyot, P.-E., 683.
Baie des Chaleurs.—Subventionnement d'une ligne de steamers sur la, 682.
Bonaventure.—Annulation de contrats de la malle, 684.
———Bureaux de poste, 2327, 7607.
———Changements dans les emplois de maîtres de poste, 5325.
———Commissaires-enquêteurs, 7607.
———Contremaître général et autres employés, 682.
———Destitutions d'employés de la Marine et des Pêcheries, 7850, 11136.
———Destitutions de maîtres de poste, 11136.
———Dragage à la rivière, 4575.
———Dragage à Sainte-Anne de Restigouche et Cross Point, 4575.
———Enumérateurs du rencensement, 684.
———Fonctionnaires du ministère de la Marine, 683.
———Maîtres de poste révoqués, 684.
———Nouveaux bureaux de poste dans comté, depuis octobre 1911, 682.
———Personnel de Marine et Pêcheries, 2327.
———Transport du courrier, 683.
———Travaux publics depuis octobre 1911, 682.
Bourdages, P.-B., 8365.
Bourque, Alexis, 8365.
Bugeaud, Fabien, 683.
Bujold, Louis, 8365.
Caissey, John, 8366.
Caldwell, A.-B., 683.
Canada, steamer, 683.
Caplan à Paspébiac, chemin de fer Atlantique de, 2327.
Dea, Edmond, 684.
Fallu, Lazare, 8366.
Intercolonial et Atlantic, Québec et Western, et Québec-Oriental, 3557.
Labillois, Alexis, 8366.
Landry, Jos.-Ed., 8597.
LeBlanc, Napoléon, 7850.
Marcotte, Mme Z., 8366.
Matapédia.—Incident du drapeau, 8597.
Micmacs.—Sommes payées pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des, 4019.
Mowat, M.-M., 7607.
New-Carlisle.—Station agronomique, 8902.
Pêche de l'éperlan et du saumon, 684.
Pinault, Dr Geo., 683.
Pont sur la rivière Restigouche, 8902.
Quebec & Oriental Railway, etc., 682, 684, 7607.
Scoles, C.-R., réclamation de, 684.
Taché, C.-E., 683.
Tarifs de fret de certains chemins de fer, 684.

INCIDENTS.

Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Facteurs ruraux, 11738.
LeGallais, J.-A., 11607.
Marcotte, Mme, 11747.
New-Carlisle.—Edifice public, 11508.

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Destitutions de fonctionnaires des postes dans Bonaventure, 11606.
Traduction des relevés, 11393.

QUESTIONS.

Achats d'horloges, 9483.
Alain, Jean, 11907.
Alain.—Transport du courrier, 11901.
Avignon.—Bureau de poste, 5322, 7843.
———Receveur de la poste, 6948.
Baie des Chaleurs.—Chemins de fer, 2228.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bonaventure.—Bouées dans la rivière, 11525.
———Chèques à recenseurs, 2481.
———Distribution des faveurs ministérielles, 3525.
———Nominations d'inspecteurs des poids et mesures, 6948.
———Recenseurs, 2435.
———Service du transport des dépêches, 8893.
———Station des signaux, 10711.
———Surveillant des travaux, 7843.
Bourdages, P.-B., 7848.
Bourque, Alexis, 7849.
Bujold, Louis, 7848.
Caldwell, Arthur-B., 8360.
Campbellton-Gaspé.—Service de vapeurs, 3527, 4563, 7426.
Cap-Noir-Est.—Bureau de poste, 4567.
Carleton.—Gardien du phare, 11392.
———Gardien du quai, 11392.
———Mur de soutènement, 11391.
———Service du courrier, 7846, 8361.
Chapados, Simon, 10830.
Chemin de fer Atlantic, Quebec and Western, 4015.
Chemin de fer Atlantique-Supérieur, 2228.
Chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 6947.
Cullen, Francis, 11392.
Dea, Edmond, 7435.
Escuminac.—Bureau de poste, 4566.
Inspection des poids et mesures dans le district de Québec, 8360.
Labillois, Alexandre, 7848.
Landry, Joseph-Edouard, 8361.
Leblanc, Maurice, 7843.
LeBlanc, Napoléon, 8361.
Leclair, Bernard, 11392.
Marcotte, Mme Z., 7848.
Maria.—Dépense dans la paroisse, 7433.
Métapédia.—Incident du drapeau, 7600.
Miguasha.—Service de distribution de la malle, 7840.
Mowatt, M., 7433.
New-Carlisle.—Edifice public, 7841.
———Ferme expérimentale, 7605.
———Station d'expérience, 2231.
Pabos.—Brise-lames, 981, 1181.
Paspébiac.—Quai, 10830.
Port-Daniel-Centre.—Bureau de poste, 4567.
Renvois d'employés de la douane, 723.
Restigouche Boom Company, 7846.
Rivière Nouvelle, 10830.
Robitaille.—Bureau de poste, 5322.
———Revenu de la poste, 9486.
Saint-Godfroy.—Bouées, 10711.

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Omer.—Gardien du phare et du quai, 8364.
Service de vapeurs sur Dalhousie, 7841.
Thibodeau, Louis, 11908.

MARCILE (Joseph-Edmond) *Bagot.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3289.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4679, 9672.

DOCUMENTS.

Faneuf, J.-E., 964.
Morin, D., 964.
Nadeau, L., 964.

QUESTIONS.

Acton-Vale.—Edifice public, 911.
Cadenas pour sacs du courrier, 7429.
Conférenciers agricoles dans Québec, 8897.
Saint-Edouard.—Station de l'Intercolonial, 952.
Scibouet.—Travaux publics, 1175.
Transport du courrier entre Acton-Vale et Saint-Théodore, 822.
———entre Danby et Sainte-Christine, 820.

MARSHALL (David) *Elgin-Est.*

PROJETS DE LOI.

Marlatt, Mary-Susan, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

MARTIN (Médéric) *Montréal, Sainte-Marie.*

DÉBATS.

Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5558.

INCIDENTS.

Budget en français, 6362, 6609, 6653.
Cadenas de sacs à dépêches, 7427, 7837, 8116.
Salle d'exercices de Victoria, C.-A., 4193.

MARTIN (William-Melville) *Regina.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6232.
Budget général, 10907.
Colis postaux, établissement d'un service de, 1553.
Donaldson, affaire, 8174.
Forces navales de l'empire, 2913.
Loi des Banques, 2374.
Loi des Grains, 9377, 9386.
Primes aux volontaires, 9172.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5437, 5882.
Discussion des subsides:
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6688.

DOCUMENTS.

Baux de forces hydrauliques accordés sur la rivière Winnipeg, 8366.

MARTIN (William-Melville)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Demie Est, sec. 27, township 6, rang 2, à l'ouest, 3e méridien, 681.
Dépenses d'inspecteurs de homesteads, 2481.
Donaldson, Arthur, homestead dans la Saskatchewan, 3274.
Loi pour empêcher l'emploi des femmes, Saskatchewan, 2730.
Révocations à Regina, 965.
Sténographes des Communes employés comme secrétaires des députés, 6945.
Terres de la Saskatchewan et de l'Alberta offertes pour préemption, 3559.
Travaux exécutés dans l'agence des terres de Regina, 2480.
Ventes des terres des écoles de la Saskatchewan, 3275.

INCIDENTS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 5599.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6632.
Pension à un employé des casernes, 6683.
Taux de transport dans l'Ouest, 9179, 9228.
Traitement des juges, 6484.

INTERPELLATIONS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8462.

MOTIONS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, motion rejetée, 8609.

QUESTIONS.

Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528.
Employés de la poste dans les villes, 2484.
Facteurs de la poste, 2484.
Jones, J.-P., 9868.
Inspecteurs de homesteads, 626.
Inspections de concessions gratuites, 3279.
Service des dépêches à Regina par le G.-T.-P., 2004.
Sipes, A.-C., 2005.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 4190.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.
Terres fédérales à Prince-Albert, 2797.
Travail des femmes dans la Saskatchewan, 3523.

McCOIG, (Archibald-Blake) *Kent-Ouest.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6845.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4888.

DOCUMENTS.

McInnis, J., 1581.

INCIDENTS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6844.

QUESTIONS.

Droits de pêche sur l'île Bataille, 2801, 3133.

McCRANEY (Geo.-E.) *Saskatoon.*

DÉBATS.

Donaldson, affaire, 8237.
Loi des Grains, 8433.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8044.
Primes aux volontaires, 9169.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8833.
Canadian Northern, 4517.
Forces navales de l'empire, 4728, 5418, 9667.
Imperial Underwriters' Association, 4555.
Loi des Grains, 8926, 9383, 9390.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8828.
Nipissing, chemin de fer Central de, 8827.

DOCUMENTS.

Manley, H.-B., 2471.
Saskatoon, destitutions à, 901.
Ullyot, G.-M., 2471.
Ventes de terres des écoles dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3136.

INCIDENTS.

Ullyot, G.-M., 6950.

PROJETS DE LOI.

Engleby, George-Daniel, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 8116.
Hazell, F., 7434.
Manley, H., 6463.
Prince-Albert.—Inspecteurs de homesteads, 820.
Saskatoon.—Inspecteurs de homesteads, 820.
Ullyott, G.-M., 6464.

McCREA (Francis-N.) *Sherbrooke.*

DÉBATS.

McLeod, Duncan, 7110.
Uniformité des tarifs de transport, 11279.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4774.

DOCUMENTS.

McLeod, Duncan, 2471.

INCIDENTS.

McLeod, Duncas, 7105.

QUESTIONS.

McLeod, Duncan, 651.
Vols de dépêches, 7835.

McCURDY (Fleming-Blanchard) *Shelburne Queens.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11921, 11927.
Canadian Northern, subventions au, 12064.
Intercolonial, lignes tributaires de l', 1850.
Loi des Banques, 10615 et suiv., 10957 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3447.

McKAY (James) *Prince-Albert.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 291.
Donaldson, affaire, 8216.

McKAY (James)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Loi des Banques, 10382.
Loi des Grains, 9379.
Taux de transport de l'Ouest, 9250.

Discussion des articles:

North West Guarantee and Accident Insurance Co., 2667.

INTERPELLATIONS.

Manitoba North Western, 12026.

PROJETS DE LOI.

Canadian Northwestern Railway Co., 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; discussion, 2200; rapport, 3e lect. et adoption, 2201.
Great West Fire Insurance Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 779.
North West Guarantee and Accident Insurance Co., 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2667; 3e lect., 2686.

McKENZIE, (Daniel-D.) *Cap-Breton-Nord.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6346 et suiv.
Amendements à la loi de navigation, 807.
Antigonish, élection d', 10520.
Appointements des juges des cours de comtés, 8281.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 735.
Cour suprême.—Traitement du registraire, 8281.
Discours sur l'adresse, 184.
Forces navales de l'empire, 2885, 10289.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6882.
Grève des photograveurs, 7977.
Intercolonial.—Extension du réseau, 2038.
———Lignes d'embranchement, 9129.
———Lignes tributaires, 1843.
Landry, André, 6813.
Loi des Juges, 11967.
Loi uniforme de naturalisation, 2466.
Macdonald, Alexander, 1017.
Marine marchande du Canada, 934.
McNeil, Lauchlin, 870.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7771.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10027 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3378, 3443.
Règlement de la Chambre, 6538.
Rentes viagères de l'5tat, 9884.
Service des phares et des côtes, 6417.
Traité anglo-japonais, 7242, 7382.

Discussion des articles:

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Avancement de l'instruction agricole, 8756.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8380, 8394.
Code criminel, modification du, 11942.
Convention commerciale avec les Antilles, 2189.

McKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Cour d'échiquier, 3458.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6836.
Forces navales de l'empire, 4652, 4660, 5528, 5977.
Loi des Grains, 8932.
Loi des Postes, 12265.
New-Westminster.—Commissaires du port, 3104.
Radiotélégraphie, 8936.
Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2775.
Temiskaming and Northern Ontario, subvention au, 12248.
Vancouver.—Commissaires du port, 9155.

Discussion des subsides:
Amherst, N.-E.—Bureau de poste, 11502.
Appointements à l'agriculture, 6931.
Baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11795.
Boisdale.—Quai, 11796.
Construction de feux et balises, 11115.
Distribution des documents parlementaires, 11870.
Englishtown.—Réparations et réfections au quai, 11799.
Etudes et inspections des chemins de fer, 11642.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11886.
Intercolonial, chemin de fer, 6982.
———Déviation aux mines de Sydney, 11232.
———Matériel roulant, 11226.
Inverness.—Réparations au port, 11801.
Kentville.—Edifice public, améliorations, etc., horloge de la tour, 11505.
Marine et Pêcheries.—Admin. centrale, 11019.
Petit-Bras-d'Or.—Brise-lames, 11803.
Pilotage, etc., 11119.
Postes.—Service extérieur, 11734.
Sauvages en général.—Maison de l'instituteur à Nyanza, Victoria, 11898.
Uniformes des militaires, 11388.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11808.

DOCUMENTS.

Arsenault, John, 896.
Astephen, Abraham, 898.
Bain, Roderick, 2729.
Barry, M., 1584.
Burchill, George, 896.
Cann, Henry, 897.
Day, Joseph, 1578.
Dugas, Richard, 897.
Dunlop, Daniel, 896, 1580, 2729.
———Mary, 897.
Forbes, A.-R., 896.
Fraser, John, 1578.
Gannon, A.-T., 897.
Gillies, Duncan, 1577.
Grantmyre, James, 897.
Hackett, Wm., 897.
Hickey, Richard, 897.
Hines, George, 1579.
Johnston, Donald, 11909.
King, N.-E.—Destitutions dans le comté, 4754.
Lawlor, Wilson, 896.
Livingstone, M.-G., 895.
Maloney, James, 1580.

McKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Marsh, William, 897.
Matheson, Alex., 2728.
McAulay, Donald, 1580.
McDonald, Archibald, 8903.
———John, 896.
———P.-J., 896.
———Rodrick, 1579.
McDougall, D.-J., 896.
McEachern, Hugh-D., 896.
McKay, A.-G., 6945.
———Mme O.-J., 2729.
McKennan, John-P., 8902.
McKenzie, Archibald, 1578.
———Murdock, 897.
McLean, Dr J.-W., 898.
———Thomas-Chalmer, 1580.
McLeod, Rod., 6942.
McNeil, J.-A., 895.
———John-C., 2475.
———Neil, 158.
Morrison, D.-J., 6942.
———John-G., 1577.
Musgrave, Robert, 1578.
New-Campbellton.—Personnel des douanes, 8987.
North-Sydney.—Travaux et réparations de l'édifice public, 7160.
Nyanza.—Terres des sauvages, 3670.
Rindress, Horace, 1578.
Shean, Joseph, 897.
Sydney-Mines.—Personnel des douanes, 8987.
Voie ferrée entre Estmere et Baddock, 725.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2308.
Canal Saint-Pierre, 11621.
Contrats résiliés, 11782.
Crédits pour la Nouvelle-Ecosse, 11808.
Election de Cap-Breton-Nord, 8400.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100.
Explication sur un fait personnel, 1192.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.
Lecture d'une lettre de l'hon. F.-D. Monk au premier ministre, 4655.
North-Sydney.—Edifice public, 11507.
O'Brien, Michael, 11089.
Parler français dans la Chambre, 11858.
Syriens du comté de Cap-Breton, 11892.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire.—Amendement à l'article 2, modification, 4661.

QUESTIONS.

Astephen, Abraham, 3531.
Boulardarie-Centre.—Bureau de poste, 2688.
Canal Saint-Pierre, 1396.
Cape Breton, la drague, 1588.
Heckey, Richard, 3531.
Intercolonial.—Section à l'est de Grand-Narrows, 3523.
McLean, J.-W., M.D., 3531.
Navires marchands étrangers.—Vente de marchandises, 3525.
New-Campbellton.—Douanier, 2689.
North-Sydney.—Edifice public, 3664.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.

McLEAN (Angus-A.) *Queens.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12366 et suiv.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 757.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8753.
Forces navales de l'empire, 9835.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8804.

Discussion des subsides:

Chemin de fer I.P.-E.—Bateaux transbordeurs, etc., 11244.
Destitution de Mme Weare, à Coal-Creek, 3274.

INCIDENTS.

Abolition du Hansard, 11870.

McLEAN (Hugh-Havelock) *Sunbury-Queens.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2954, 2974.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11357, 11377.

DOCUMENTS.

Destitutions de fonctionnaires dans le district de Sunbury-Queens, 682.

McMILLAN (John-Angus), *Glengarry.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5572.

DOCUMENTS.

Broderick, M., 1582.
Cumming, Neil, 1578.
Henderson, Adam, 1579.
Saver, W.-H., 1578.
Scott, W.-A., 1578.
Williams, J.-D.-R., M.-D., 1578.

MEIGHEN (Arthur) *Portage-la-Prairie.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6334.
Banques et commerce de banque, 11923.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7561.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3468, 3762, 3810.
Discours sur l'adresse, 247.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8793.
Loi des Banques, 10378 et suiv.
Loi des Chemins de fer, (gardes-bestiaux), 969.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7738, 8491, 8559, 9848.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 9999.
Motion d'ajournement Béland, 8076.
Question de procédure, 6161 et suiv.
Règlement de la Chambre, 6515.
Traité anglo-japonais, 3e lect. et amendement Oliver, 7376, 7412.

Discussion des articles:

Canada Western Trust and Mortgage Co., 2669.

MEIGHEN (Arthur)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Canadian Explosives, Limited, 2645.
Forces navales de l'empires, 4634, 9628.
Prudential Life Insurance Company, Canada, 7399.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3089.

DOCUMENTS.

Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9303-4, 9307-12.

INCIDENTS.

Question de règlement, 5160.

MOTIONS.

Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company, 2e lect.; adoptée, 11132.
Création d'un système de crédit agricole, 3226; adoptée, 3274.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9300, 9311; non adoptée, 9356.

PROJETS DE LOI.

Alberta-Saskatchewan Life Insurance Co., 1ère lect., 10829; 3e lect., 11722.
Attwood, Sarah-Lillian, 1ère lect., 9867; 2e lect., 10062; 3e lect., 10408.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 2e lecture; amendements du Sénat, 7561; amendements du Sénat adoptés, 7562.
Canadian Western Trust and Mortgage, 1ère lect., 967; 2e lect., 1157; discussion reprise, 2668; 3e lect., 2686.
Flower, Charles-Albert, 1ère lect., 7418; 2e et 3e lect., 8303.
Great West Permanent Loan Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Loi des Chemins de fer (gardes-bestiaux)—dépôt et 1ère lecture, 969.
Metropolitan Mortgage Corporation, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2220; 3e lect., 7399; 2e délibération et adoption, 11062.
Prudential Life of Canada, 1ère lect., 2731; 2e lect., 3184; 3e lect., 7400.
Sociétés coopératives de crédits.—Dépôt et 1ère lect., 9299.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Création d'un système de crédit agricole, dépôt, 3226; adoption, 3274.

MICHAUD (Pius) *Victoria, N.-B.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2950.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6878.
Ligne d'Andover à Saint-Jean, N.-B., 12010.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8011.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.

Discussion des articles:

Cie de ponts Van Buren, 11718.
Forces navales de l'empire, 9772.

Discussion des subsides:

Transcontinental National, 11561.

DOCUMENTS.

Cameron, Thomas, 902, 2326.
Cussuck, Patrick, 2326.
Martin, Cyprien, 3560.
Nadeau, Epiphane, 7436

MICHAUD (Pius)—*Suite.*

QUESTIONS.

Cameron, Thos., 646.
Inman, Charles-R., 1185.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Roy, Fred-A., 11526.

MIDDLEBRO (William-Sora) *Grey-Nord.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6858.
Forces navales de l'empire, 1482, 10253.
Loi des Grains, 9382.
Miller, R.-C., 3762, 3781.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10033.
Question de procédure, 6149.
Service des phares et des côtes, 6403.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4625.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3065.

INCIDENTS.

Comparution de R.-C. Miller devant la Chambre, 3464, 3560, 3762, 3768, 3769.

MOTIONS.

Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464; adoptée, 3468, 3561, 3776.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 2686.

RAPPORTS.

Deuxième rapport du comité des Comptes publics, dépôt, 1995.

MOLLOY (John-Patrick), *Provencher.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5186, 5910.

PROJETS DE LOI.

Manitoba Radial Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect., 8829.

QUESTIONS.

Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.

MONDOU (A.-A.), *Yamaska.*

DÉBATS.

Amendement à l'adresse, 581.
Forces navales de l'empire, 3347.

SCRUTIN.

Amendement à l'adresse, 590.

MORPHY (H.-B.) *Perth-Nord.*

DÉBATS.

Fermes expérimentales, 10555.
Forces navales de l'empire, 1729, 1740.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6880.
Immigrantes, protection des, 12526.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Pollution des eaux navigables, 8882.

MORPHY (H.-B.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Règlement de la Chambre, 6543.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8757.
Ordre indépendant des Forestiers, 7559.

INCIDENTS.

Poirier, Pascal, 8969.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer de Guelph à Goderich, 3e lect., 2203.

MORRISON (Alexander) *Macdonald.*

Présentation, 4.

PROJETS DE LOI.

Hearns, Jess-W., pour faire droit à, 1ère l., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.

MUNSON (Charles-Arthur) *Northumberland-Ouest.*

DÉBATS.

Budget général, 10851.
Discours sur l'adresse, 4773.
Droit sur les machines à fossoyer, 6847.

PROJETS DE LOI.

Beaver Fire Insurance Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect., 9409.

MURPHY (Hon. Charles) *Russell.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6109, 6236.
Discours sur l'adresse, 556.
Forces navales de l'empire, 4199.
Hôtel de la Monnaie, 8912.
Loi des Banques, 1307.
Modification de règle 17 de la Chambre, 6522, 8078.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6724.
Question de procédure, 6175.
Rentes viagères de l'Etat, 9874.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3964, 4108.
Colis postaux, 12181.
Forces navales de l'empire, 4935, 5661.

Discussion des subsides:

Commission de Conservation, 6668.
——Service Civil, 6673.
Impression des billets fédéraux, 6688.
Ottawa, nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11492.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12387.
Travaux publics.—Appointements, 11398.

DOCUMENTS.

Canal Rideau.—Baux accordés pour remises à embarcations, 8597.
Code, W.-J.—Témoignages entendus et rapports faits, 7436.

MURPHY (Hon. Charles)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Dow, Robert, 685.
Easton, H.-B., 1584.
Enquêtes dans le service ciivl, 685.
Intercolonial.—Nombre de barils de clous achetés, 6464.
Maher, John, 685.
Marion, Alex., 685.
McArthur, Duncan, 685.
McCartin, James, 685.
Murphy, James, 685.
North-Bay à Sturgeon-Falls, grande route, 4020.
Révocations de fonctionnaires, 1028.
Russell, maîtres de poste, 685.
Slack, W.-F., 3558.
Thivierge, Emery, 685.
Van Camp, Byron, 1581.

INCIDENTS.

Imprimerie nationale, 11411.
Ottawa et Daniskin, service du courrier, 11746.

INTERPELLATIONS.

Miller, R.-C., cas de, 5323.

PROJETS DE LOI.

Guelph à Goderich, chemin de fer de, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482.

QUESTIONS.

Autorisation des compagnies, 616.
Baie Georgienne, canal de la, 1177.
Canadian Northern, 12147.
Canal Rideau, 6452.
Commission du Service public, 1788.
Conway, M.-T., 7436.
Cumberland, maître de poste de, 1036.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Expériences du prof. Barnes, 3131.
Gutelius, N., 615.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Loi des Compagnies, 615.
Lynch, Stanton, 615.
Monk.—Secrétaire particulier de M., 603, 980.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Osgoode-Station.—Maître de poste, 1035.
Ottawa.—Achats de terrains par le gouvernement à, 2801.
Parry-Sound.—Inspecteur des poids et mesures, 4193.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Rapport de la commission d'enquête sur la marine, 4568.
Receveur des postes du comté de Russell, 603.
Rockliffe.—Champ de tir de, 604.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Slack, W.-F., 3134.
Tye, W.-F., 615, 1393.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno) *Terrebonne.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Loi des Falsifications, 11986.

Discussion des subsides:

Bureau de poste de Sainte-Thérèse, 11519.
Revenu de l'Intérieur.—Administration, 12462.
———Employés de l'accise, 11848.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno)—*Suite.*

INCIDENTS.

Chisholm, Donald, 11855 .
Delorey, Moses, 11855.
Denrées, service de l'insp. des, 12465 et suiv.
Documents incomplets *re* destitution d'A.-N. Déland, 7855.
Frénette, M., salaire de, 11865.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629.
Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
———Québec, 11866.
Laforce, J.-E., 11843.
Macdonald, John, 11673.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Parler français dans la Chambre, 11858.
Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.

INTERPELLATIONS.

Gilbert, M., d'Arthabaska, 11862.
Martin, Elie, 11864.
Thompkins, Patrick, 11864.
Van Antwerp, M., 11866.

PROJETS DE LOI.

Falsifications, 1ère lect., 10573, 11987.
Inspection du pétrole et du naphte, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11985; 3e lect., et adopt., 11986.

QUESTIONS.

Agents douaniers du comté de L'Islet, 2230.
Antigonish.—Inspecteur des denr es alimentaires.
Caldwell, Arthur.-B., 8360.
Déland, A.-N., 647.
Dugal, Alphonse, 4190.
Dupont, Joseph, 2688.
Employés du Revenu de l'Intérieur.—Destitués dans Rimouski, 2239.
Gilbert, Arthur, 632.
Humpheys, E.-C., 1536.
Inspecteurs des poids et mesures, Bonaventure, 6948.
———Parry-Sound, 4193.
———Québec, district de, 8360.
Inspecteurs du Revenu de l'Intérieur, 2437.
Laforce, J.-E., 3223.
Macdonald, John, jr, Saint-Jean, N.-B., 2688.
Poirier, J.-N., 648.
Saint-Roch-des-Aulnaies.—Fonctionnaires de l'accise, 827.

RAPPORTS.

Revenu de l'Intérieur, dépôt, 5.

NEELY (David-Bradley) *Humboldt.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6225.
Amélioration des grandes routes, 8426.
Discours sur l'adresse, 410.
Donaldson, affaire, 8203.
Loi des Inspecttions et de la vente, 9961.
Transports dans l'Ouest, 6238 et suiv., 9191.
Uniformité des tarifs de transport, 11282.

Discussion des articles:

Chemin de fer Nord-Canadien, 4524.
Forces navales de l'empire, 5492.
Loi des Inspections et de la vente, 12277, 12284.

NEELY (David-Bradley)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11595.

DOCUMENTS.

Proctor, Edward, éclusier à Burritt's Rapids, Ont., 2326.

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4787.
Lloydminster.—Maître de poste, 11777.
Lyster, N.-S., 11777.
Wakaw.—Bureau de poste, 11772.

INTERPELLATIONS.

Wakaw.—Receveur de la poste, 11615.

QUESTIONS.

Emplacements d'élévateurs de tête de ligne, 637.
Gardes-forestiers dans la Saskatchewan, 642.
Inspecteurs des homesteads.—Humboldt, 819.
———Smythe, 641.
Remaniement de la carte électorale, 625.
Selkirk, élection de, 981.
Settee, garde-forestier, 643.
Vente des terres fédérales, 624.
Wynyard.—Terres fédérales, 4017.

NESBITT (Edward-Walter) *Oxford-Nord.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 663.
Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2215.
Ajournement du comité, 6110.
Amélioration des grandes routes, 9095.
Banques, 1305, 2350.
Banques et commerce de banque, 11924.
Budget général, 10802.
Convention commerciale avec les Antilles, 927.
Création d'un système de crédit agricole, 3253.
Droit sur les machines à fossoyer, 6856.
Embranchements du Canadian Northern.—Message du Sénat, 11722.
Encouragement de l'agriculture, 8303.
Etablissement d'un service de colis postaux, 1556.
Forces navales de l'empire, 1509.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8793.
Loi des Chemins de fer, 9971.
Loi des Epizooties, 9830.
Loi des Juges, 12148.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7794.
Question de procédure, 6178.
Règlement de la Chambre, 6531.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3490.
Traitement des juges, 6484.

Discussion des articles:
Amélioration des grandes routes, 8838.
Association protectrice des médecins canadiens, 3980.
Avancement de l'instruction agricole, 8748, 8766.

NESBITT (Edward-Walter)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Brevet d'A.-D. Richard, 3956.
Canada Permanent Trust Co., 2685.
Canadian Explosives, Limited, 2651.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4512.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 2643, 2772.
Commercial Acetylene Company, 11332.
Forces navales de l'empire, 5212, 5726, 9731.

Discussion des subsides:
Brise-glace dans Baie-du-Tonnerre, etc., 11118.
Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Distribution des documents parlementaires, 11871.
Douanes.—Appointements, 7689.
Ottawa.—Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11480.
Rivière Montréal, 11827.
Transcontinental National, 11462.
Vaisseaux dragueurs, 11833.

DOCUMENTS.

Scott, Os., 1581.

INCIDENTS.

Algoma Steel Co., 7065.
Facteurs ruraux, 11745.
Forces navales de l'empire, 51149.
Ventilation des palais administratifs, 11406.

INTERPELLATIONS.

Bateau sur lac Winnipeg, 11128.

PROJETS DE LOI.

Peterson, Daisy-Madeleine, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9760; 3e lect., 10408.
Peterson, Otto-Clarence, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

QUESTIONS.

Envoi de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Importation du ciment, 622.

NICKLE (William-Folger) *Kingston.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12347.
Banques et ocmmerce de banque, 11917.
Banques, loi des, 10582 et suiv.
Création d'un système de crédit agricole, 3256.
Discours sur l'adresse, 14.
Loi modifiant la loi des pénitenciers, 11664.
Présidence du comité, 6196.
Règlement de la Chambre, 6575.
Subventions au Nord-Canadien, 12110.
Transport des facteurs en tramways, 11794.

Discussion des articles:
Association protectrice des médecins canadiens, 3984.

Discussion des subsides:
Péénitenciers.—Saint-Vincent de Paul, 11300.

INCIDENTS.

Question de privilège, 510.

NICKLE (William-Folger)—*Suite.*

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement, 3986.

NORTHRUP (William-Barton) *Hastings-Est.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3593.
Primes à la fabrication du plomb, 10457 et suiv.

MOTIONS.

A l'effet que le ministre de la Marine soit entendu au lieu du député de Québec-Est, 7631; adoptée, 7632.

PROJETS DE LOI.

Brewster, Isabella-Lee, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6933.
Hughes, Walter-Waugrave, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Nathanson, L.-Nathan, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.

OLIVER (Hon. Frank) *Edmonton.*

DÉBATS.

Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2216.
Ajournement du comité, 6124.
Améliorations des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12352.
Banques et ocmmerce de banque, 11925.
Budget général, 11901.
Canadien-Nord, chemin de fer, 4509.
Certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 1119.
Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8608.
Compagnie du chemin de fer Calgary-Fernie, 12029.
Convention commerciale avec les Antilles, 2064, 2089, 2098, 2170, 9030.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Discours sur l'adresse, 50.
Encouragement de l'agriculture, 8315.
Forces navales de l'empire, 1366, 4259.
Kitsilano, réserve, 8706.
Loi des Banques, 2399, 2414, 10377, 10576.
———Epizooties, 9891.
———Grains, 9395.
———Juges, 11971.
———Pénitenciers, 11661.
McNeil, Lauchlin, 861.
Miller, R.-C., 3780.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7859, 8064.
Motion d'ajournement Béland, 8064.
Pollution des eaux navigables, 8881.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12212.
Primes à la fabrication du plomb, 10452.
Primes aux volontaires, 9160.
Question de procédure, 6164.
Rentes viagères de l'Etat, 9884.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 903.
Service télégraphique impérial, 9292.
Subventions au Nord-Canadien, 12116.
Taux de transport dans l'ouest, 9194.
Traité anglo-japonais, 7233, 7347, 7350, 7411.
Transport des facteurs en tramways, 11795.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11275.
Union, Cie d'assurance sur la vie, 8608.

Discussion des articles:

Alberta Inter-Urban Railway Company, 8828.
Amélioration des grandes routes, 8834.
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Railway Co., 3898.
Association des comptables du Canada, 3902, 4106.
Avancement de l'instruction agricole, 8747, 8752, 8764.
Burrard-Inlet.—Pont, 12030.
Canada Hail Association, 3897.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Co., 2678.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2966.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Colis postaux, 12183.
Commercial Acetylene Company, 11330.
Compagnie brésilienne de traction et d'éclairage, 3108.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333.
Ebro, compagnie d'irrigation et d'énergie, 3118.
Encouragement à l'agriculture, 8348.
Forces navales de l'empire, 4656, 5553, 6007, 9624, 9827.
Galerie nationale du Canada, 9258.
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du, 3456.
———prêt, 12204.
Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 8826.
Huron & Erie Loan & Savings Co., 2667.
Imperial Traction Company, 9226.
Loi des Grains, 8925.
Loi des Inspections et de la Vente, 12283.
Newman, F.-J., brevets de, 3901.
New-Westminster.—Commission du port, 2609.
North-Fraser.—Commissaires du port, 2652.
Northwest Guarantee and Accident Insurance Co., 2667.
Nouvelle-Orléans et Grand-Ile, compagnie de traction, d'éclairage et de force, 3119.
Pacific & Peace River Railway Company, 8825.
Police fédérale, 8807.
Port Nelson ,Cie de, 7398.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204.
Prudential Life Insurance Co., Canada, 7399.
Real Estate Loan Company of Canada, 9356.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11988.
Richard, A.-D., brevets de, 3899.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2771, 3061, 3098.
Vancouver.—Commissaires du port, 9164.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Winnipeg.—Approvisionnement d'eau, 11061.
Zone du chemin de fer, 12270.

Discussion des subsides:

Allocations pour la Milice, 11328, 11336.
Archives publiques, 11873.
Arts, agricul. et stat.—Expositions, 10676.
Commission anglo-américaine, 11324.
Corps de cadets, 11385.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8939.
Edmonton.—Nouvelle salle d'exercices, 11822.
——Pont sur la Saskatchewan, 11837.
Exercices militaires annuels, 11363, 11372.
Fermes expérimentales, 10566.
Immigration.—Appointements des agents et employés du Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
Immigration chinoise, 11893.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11887.
Le Pas.—Quai, 11830.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort-McMurray, 11844.
Ligne télégraphique Saskatchewan-Alberta, 11839.
Medicine-Hat.—Edifice de l'immigration, 11823.
Ministère de l'Intérieur.—Appointements, 11880.
Ministère des Mines.—Divers, 11895.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11592.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
Pénitencier du Manitoba, 11317.
Port-Colborne.—Elévateur, 11626.
——Colombie-Anglaise, 11317.
Prince-Albert.—Ouvrages de protection, 11832.
Rivière Athabaska.—Améliorations, 11830.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11471.
Rivière Rouge.—Ecluses et barrages à St. Andrews, etc., 11499.
Rivières Lewes et Yukon, 11833.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 3462.
Sauvages.—Réserve de Kitsilano, C.-A., 11897.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11254.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Uniformes des militaires, 11388.
Vancouver.—Quai, 11500.
Winnipeg, bureaux de poste, 11820.

DOCUMENTS.

Association forestière du Canada, 9870.
Commissions créées depuis le 12 octobre 1911, 9871.
Concession des terres fédérales de 1905 à 1911, 4020.
Edmonton.—Destitutions, 687.
Fonctionnaires de l'immigration, 9870.
Grand-Tronc-Pacifique.—Condition des travailleurs sur le, 3274.
Macdonald, Man.—Election, télégrammes, 57.
Mackenzie.—Election de Macdonald, affidavit, 74.
Moran, Edward-P., 1581.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Octroi de scrip de métis à Albert Saint-Denis, 4020.
Parc de Waterous, 6618.
Partie N.-O. de 30-25-72, 6618.
Prince, R.-J.-A.—Election de Macdonald, Man., affidavit, 64.
Prince-Albert, Sask.—Choix de terre pour réserve forestière près de, 4020.
Prince-Albert.—Concession de terre, 9112.
Quart N.-E. de 14-75-15-5, 8904.
Quart N.-O. de 8-49-26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49-26-4, 4020.
Règlements concernant affectation des terres fédérales et application du scrip des Métis, 4020.
Réserve indienne de Kitsilano, 9112.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, Man., 3274.
Sifton, W.-B.—Election de Macdonald, affidavit, 69.
Walsh, George, 1582.

INCIDENTS.

Certificats de terre aux soldats du Sud-Africain, 1317.
Demande de documents, 3162.
Demandes relatives à des rapports, 9499.
Dépôt d'un document, 9364.
Edmonton.—Travaux de protection, 11832.
Explication sur un fait personnel, 2006.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11880.
Kitsilano.—Réserve indienne, 8990.
Réponses inexactes, 710.
Sintaluta.—Bureau de poste, 11602.
Ullvet, G.-M., 6952.
Volontaires du Sud-Africain, 1400.

INTERPELLATIONS.

Concession d'un terrain à Arthur Donaldson, 8031, 8119, 8461, 8706.
Demande de documents, 5315.
Demande de rapports, 12150.
Inspection de homestead à Prince-Albert, 8598.
Nord-Canadien, 11792.
Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain, 2063.
Question de règlement, 9176.
Réserve indienne de Kitsilano, 8706, 8884, 11137.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole, amendement rejeté, 9066.
Amendement à résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12133; déclarée irrégulière, 12135.
Amendement au bill du prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12205; rejeté, 12209.
Blâmant M. l'Orateur suppléant, 10007.
Censure de l'hon. Robert Rogers, *re* Arthur Donaldson, 8119.
Concession de terre à Prince-Albert.—Réservée, 9112.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490; retirée, 9493.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031.
Rogers, Hon. Robert, blâmé *re* Arthur Donaldson, 8031.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Traité anglo-japonais, amendement à la 3e lect., 7350; rejeté, 7390.

PROJETS DE LOI.

Brownell, Minnie-Edna, 1ère lect, 3955; 2e lect., 4111, 3e lect., 8303.
Durnan, Alfred-Milton, 1ère lect., 3955; 2e lect., 4111; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Arpentage d'un township de l'Ouest, 9488.
Burriss, R.-A., 827.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Concessions de homesteads, 8592.
Concession Munroe, 9109.
Douglas, Howard, 4019, 7434.
Homestead, 9-27-22-4, 4193.
Macdonald, Gordon, 828.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10123.
Messageries, tarif des, 9612.
Osborne, Frank-A., 1037.
Réserve forestière, 4018.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 4016.
Ventes de terres des sauvages dans la Colombie-Anglaise, 8355.
Vernon, C.-A.—Inspecteur des agences des sauvages, 4562.

OSLER (Sir Edmund-Boyd) *Toronto-Ouest.*

DÉBATS.

Banques, 1943 et suiv.
Immigrantes.—Protection des, 12525.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8670.

Discussion des subsides:

Bureaux des sous-receveurs généraux, 6687.
Impression des billets fédéraux, 6692.

PROJETS DE LOI.

Canada Permanent Mortgage Corporation, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc. 2677; 3e lect. et adoption, 2678.
Canada Permanent Public Trustee, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et ad., 2686.
Casualty Co. of Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Real Estate Loan Co. of Canada, Ltd., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; disc, des art., 9356; 3e lect. et ad., 9356.

PACAUD (Lucien-Turcotte) *Mégantic.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 253.
Forces navales de l'empire, 4169.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5148, 5903.

DOCUMENTS.

Place, L., 1582.
Talbot, Arthur, 2480.
Webster, Joseph-H., 2326.

PACAUD (Lucien-Turcotte)—*Suite.*

QUESTIONS.

Roberge, Mlle M.-D., 2239.

PAPINEAU (Louis-J.) *Beauharnois.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5054, 5744.

DOCUMENTS.

Lebœuf, Aurèle, 901.
Leduc, Antonio, 901.
Lena, Jean-Baptiste, 901.
Mackay, John, 2326.
Thisdale, Lucien-O., 901.

PAQUET (Eugène) *L'Islet.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4251.

DOCUMENTS.

Causes de la dépopulation des campagnes et de la vie chère dans les provinces de l'Est du Canada, 3136.
Feux d'alignement sur le quai de l'Ile-Verte, Témiscouata, 3136.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., 11184.
Caron, J.-B.-T., 11184.
Explication sur un fait personnel, 8991.
Société Royale du Canada, 11406.

QUESTIONS.

Asselin, rapport de M., 2002.
Destitutions dans l'Islet, 3134.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3128.

PARDEE (Frederick-Forsyth) *Lambton-Ouest.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6859.
Forces navales de l'empire, 3184.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6883.
Loi des Banques, 2536.
Radiotélégraphie, 797.
Traitement des juges, 6483.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2142, 2151.
Cour suprême, 8817.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6834.
Forces navales de l'empire, 5282.
Loi des Banques, 10413.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8937.
Législation.—Impressions, etc., 6933.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11495.

PARDEE (Frederick-Forsyth)—*Suite.*

DOCUMENTS.

McKelvey, James, 2480.

PROJETS DE LOI.

Meek, Frank-William, 1ère lect., 11131; 2e lect., 11336; disc. en comité, 11900, 12078; 3e lect. et adoption, 12081.
Monds, William, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6397; 3e lect., 6936.
Ontario-Michigan, Compagnie du chemin de fer, 1ère lect., 484; 3e lect., 2203.
Ottawa Terminals Railway Co., 2e lect., 780.

QUESTIONS.

Retards dans le dépôt des documents, 3286.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe) *Québec-Comté.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6315 et suiv.
Ajournement du comité général, 6110.
Alameda.—Directeur de la poste, 678.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12510 et suiv.
Cadenas de sacs à dépêches, 7140.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733.
Colis postaux.—Etablissement d'un service, 1558.
Demande de documents, 4419.
Discours sur l'adresse, 514.
Duchemin, M., 680.
Forces navales de l'empire, 1110, 1120.
Lanigan, Ernest, 961.
McNeil, Lauchlin, 857.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10063.
Québec.—Commissaires du port, 8275.
Question de procédure, 6152.
Rentes viagères de l'Etat, 9872.
Royal National Sanitarium Association, 983.
Service télégraphique impérial, 9267.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11792.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12151.
Forces navales de l'empire, 4713.
Loi des Postes, 12253.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3098, 3501.
Service télégraphique sans fil, 11997.

Discussion des subsides:

Administration du ministère des Postes, 11707.
Allocations pour la commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Archives publiques, 11873.
Bureau de poste.—Service extérieur, 12448.
Fraser, Alex., 12449.
Gauvreau, N., 6494.
Irish, F., 12449.
Lignes télégraphiques, C.-A., 6442.
Ministère des Postes, 11681.
———Traitements et dépenses casuelles, 11589.
Paris.—Traitements et dépenses de l'agence, 11874.
Québec.—Bassin de radoub, 7045.
Service des postes.—Dépenses casuelles, 6493.
Service postal.—Extérieur, 6496.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Convention pour le service postal transatlantique, 7425.
Memorandum Coulter, *re* cadenas, 7123.
———Smith *re* cadenas, 7124.
———Verret, *re* cadenas, 7126.
Tableaux comparatifs des prix des compagnies de messageries, 12161, 12166.
Transcontinental National, 11571.

INCIDENTS.

Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6955.
Affaire Coderre, 5810.
Banque Internationale du Canada, 2298.
Boîtes de livraison rurale, 7148.
Bougie, M.-T., 12453.
Bourke, colonel, 11747.
Budget en français, 6607.
Cadenas des sacs à dépêches, 7118.
Cadenas pour sacs de la malle, 11736.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11752.
Demande de documents par M. Law, 7855.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Documents *re* différentes destitutions de directeurs de la poste, 7854.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., 11726.
Fabre, Dame Vve Hector, 11874.
Facteurs ruraux, 11737.
Fawns, Katrine-Ellen, 11711.
Granby.—Receveur de la poste, 11603.
Laberge, Madame, réclamation de, 813.
Lyster, N.-S., 11779.
Machines à vendre les timbres, 11708.
Machines à vendre timbres-poste, opinion du ministère de la Justice, 11715.
Mailloux, Madame, 11677.
Poste rurale, 10356.
Québec-Saguenay, chemin de fer, 2254.
Réclamations des facteurs, 11604.
Saint-Amand et Frelighsbury, courrier entre, 11766.
Service de télégraphie sans fil, 11736.
Service postal transatlantique, 7418, 10713.
Sintaluta.—Bureau de poste, 11599.
Successeur de M. Roy aux Archives, 11873.
Traducteurs.—Limite d'âge fixée après examens pour candidats au poste de, 11868.
Traducteurs, nouveaux, 11868.
Vaudreuil.—Maîtres de poste, 2006.

INTERPELLATIONS.

Aylmer, Qué.—Directeur de la poste, 8038.
Colis postaux, 3468.
Demande de documents, 4418.
Demandes de rapports, 7153.
Dépôt de document, 6619.
Gunn, Georges, 5315.
Paquet, William-J., 5315.
Shantz, David, 6956.

MOTIONS.

Amendement à la loi des bureaux de poste. Adoptée, 11910.

PROJETS DE LOI.

Colis postaux, 1ère lect., 10357; 2e lect. et discussion en comité, 12151; 3e lect. et adoption, 12187.
Loi des Postes, modification, 2e lect. et discussion, 12253; 3e lect. et adoption, 12269.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Pensions viagères, 3e lect., 1056.
Rentes viagères de l'Etat, dépôt, 9497; 1ère lect., 9988; disc. des articles, 10126.
Service télégraphique impérial, dépôt, 9267; 1ère lect., 9299; 2e lect. et disc., 11993; rapport, 12003; 3e lect. et adoption, 12007.
Télégraphes océaniques, amendements du Sénat, 2e lect. et adoption, 12517.
Traitement des employés des postes. Dépôt et 1ère lect., 12143.
Transport des facteurs sur les tramways. Dépôt et 1ère lect., 3862; retrait du bill, 11792, 11795.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Amendement à la loi des bureaux de poste, dépôt, 11910
Colis postaux, dépôt, 10124; adoption, 10357.
Rentes viagères de l'Etat, 9871; 2e lect., 9888; adoption, 9888.
Service télégraphique impérial, rapport et 1ère lect., 9299.
Service télégraphique interimpérial, dépôt, 10229.
Traitement des employés des Postes, disc. en comité, rapport et adoption, 12143.

QUESTIONS.

Guysborough et Heatherton. Courrier, 1395.
Halifax et Prospect.—Courrier, 2687.
Hamel, Philippe, 1790.
Hanes, R.-H., 1399.
Hazell, F., 7435.
Hébert, Joseph, 2238.
Hendsbee, Robert, 713.
Irwing, W.-H.-P., 1537.
Itinéraire de la poste rurale, 619, 620.
Jacob, Ernest, 646.
Kildare.—Receveur des postes, 1534.
Kingsboro.—Maître de poste, 6460.
Labillois, Alexandre, 7848.
Lachlan, Levi, 2687.
Lacroix, Edmond, 7435.
Lambert, M., 649.
Lancup, Sylvain, 4019.
La Patrie, de Montréal, 8357.
Larouche, S., 2238.
Lavoie, Calixte, 829.
LeBlanc, Napoléon, 8361.
Leclerc, L.-P., 829.
Leclercville.—Bureau de poste, 9482.
Lemay, A., 2238.
Lettre par télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, 3129.
Lewis, Gertie, 715.
Linwood.—Entreprise postale, 616.
L'Islet.—Bureaux de poste du comté de, 1785-9.
———Destitutions dans, 3134.
Longs.—Bureau de poste, 9485.
Longtinville.—Maître de poste, 603.
Lorne-Valley.—Port des lettres, 9869.
Malbaie.—Courrier, 10712.
Marcotte, Mme Z., 7848.
———Omer, 829.
McAllister, Charles, 11908.
McCutcheon, M., 714.
Meadowville et Murrayfield, N.-E.—Service postal, 4302.
Medicine-Hat.—Bureau de poste à, 823, 2483.
Metcalfe, maître de poste, 603.
Middleton et Port-George, N.-E.—Transport des dépêches, 6949.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite*

QUESTIONS—*Suite.*

Milford-Sud et Lac Munroe.—Service postal de, 2229.
Millsville et Dalhousie-Mountain.—Courrier Mountain, 7839.
Milward, John, 644.
Montcalm.—Directeur de la poste, 7842.
Montréal.—Bureau de poste, 2227.
———Service de distribution de la malle, 7840.
———Stations postales de, 9868.
Moosejaw.—Enquête au sujet des bureaux de poste de, 7843.
Morin, J.-B., 3527.
———Joseph, 2687.
Neuville.—Service postal, 630.
New-Chester.—Directeur du bureau de poste, 3281.
New-Harbour, N.-E.—Directeur de la poste, 8037.
Ontario Equipment Co., 7426, 8357, 9479, 9869.
Ottawa.—Bureaux loués par le ministère des Postes, 8597.
Osgoode-Station.—Maître de poste, 1035.
Parc Lafontaine, Montréal, salle d'exercices militaires au, 2686.
Perron, Joseph, 645.
Pettit, W.-V., 8118.
Pieton, Ont.—Directeur de la poste, 8118.
Pieton-Seafoam, N.-E.—Service du courrier, 4193.
———Service de la poste, 4192.
———Transport des dépêches, 8592.
———West River.—Courrier, 7839, 885.
Piedmont.—Bureau de poste, 603.
Plante, Philibert, 646.
Police Gazette, 8364.
Port-Daniel-Centre.—Burea ude poste, 4567.
Port-Maitland.—Bureau de poste, 11904.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Poste aux colis, 7771.
Potvin, Pierre, 829.
Quenn, Edouard, 9486.
Rawding, Elias.
Rédacteur des lois au ministère des Postes, 8597.
Redmond, D.-A., 1400.
Regina.—Service des dépêches par le G.-T.-P., 2004.
Renfrew-sud.—Boîtes de postes rurales, 7248.
Réparations de cadenas, 9481.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Richelieu et Ontario.—Subvention postale à la compagnie, 595.
Rioux et Sirois, 9486.
Roberge, Ed., 3530.
———Mlle M.-D., 2239.
Robitaille, Qué.—Bureau de poste, 5322.
———Receveur de la poste, 9486.
Rockdale Tower.—Service postal, 2231.
Ross-Mills.—Bureau de poste, 1532.
Rouleau, Georges, 828.
———Théophile, 2687.
Rousseau, Napoléon, 828.
Roy, Hippolyte, 3531.
Russell.—Receveur des postes du comté, 603.
Saint-Agapit.—Maître de poste, 9482.
Saint-Armand.—Service du courrier, 4015.
Saint-Basile.—Service postal, 630 .
Saint-Eloi.—Courrier, 1038.
Saint-Fabien.—Receveur de la poste, 4017.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Ferdinand de Beaurivage.—Maître de poste, 715.
Saint-Jean de Matha.—Bureau de poste à "Moulin Basinet", 3225.
Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup à Notre-Dame-du-Portage, service postal de, 3524.
Saint-Pierre de Sorel.—Maître de poste, 3524.
Saint-Simon et Tadousac, transport du courrier entre, 10710.
Saint-Tite-des-Caps et la baie Saint-Paul, transport des dépêches entre, 3527.
Sainte-Anne-des-Monts, comté de Gaspé, transport du courrier de, 11902.
Sainte-Emélie de Lotbinière.—Maître de poste, 9482.
Sainte-Justine.—Transport du courrier, 825.
Sainte-Lucie et Lanthier, service du courrier entre, 4565.
Sainte-Marthe.—Receveur de la poste, 826.
Salmon-River, N.-E.—Service du courrier, 4194.
Salsman, A.-W., 713.
Sauvageau, Ludger, 645.
Sayabec.—Directeur de la poste, 2230.
Scotsburn et River-John, service de la poste entre, 4192.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.
Service de la poste rurale, 8038.
Service de transport des dépêches pour I. P.-E., 8117.
Service du courrier de Sherbrooke à Sheet-Harbour, N.-E., 3223.
Service du courrier à l'Ile Verte, 4570.
Service du courrier entre Guysboro, Larry's River et l'Anse-à-Charlot, 2802.
Service du courrier entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, N.-E., 2687.
Service postal entre Saint-Urbain et la baie Saint-Paul, 6461.
Sheets, M. Farran's Point, 1399.
Sherbrooke et Sunny-Brae, transport de la malle entre, 11907.
Sintaluta.—Receveur de la poste, 10709.
South Onslow et Quyon, service du courrier entre, 6461.
South-Manchester, N.-E.—Bureau de poste, 4017.
Standen, J.-R., 11908.
Sydney.—Directeur de la poste, 3665.
Tatamagouche et Brule-Shore, service du courrier à, 6460.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Taux des câblogrammes, 3127.
Terrebonne.—Maître de poste, 628.
Thibodeau, Louis, 11908.
Tiges de fer malléable, 8356.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.
Tracadie-Road.—Maître de poste, 714.
Triganne, Melle Rosa, 64.
Trois-Pistoles et les Escoumains, transport du courrier entre, 9486.
Vallées des Erables.—Bureau de poste, 1185.
Verrault, Joseph, 7847.
Viel, Jos, 4572.
Vols de dépêches, 7836.
White, James, 3669.
Wickham-Ouest.—Bureau de poste, 7836.
Wilmot, N.-E.—Service du courrier, 4194.
Wright.—Bureaux de poste du comté, 596.
———Distribution de cadenas dans le comté, 8117.
Yarmouth-Nord.—Bureau de poste, 2802.

PERLEY (Hon. George-Halsey) *Argenteuil.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, 12309.
Convention commerciale avec les Antilles, 8997 et suiv.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9347.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3961, 4107.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Loi des Grains, 8925, 9373.
Newman, F.-J., brevet de, 4455.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8920.

Discussion des subsides:

Législation.—Chambre des communes, 6934.
———Impressions, etc., 6933.
Industrie et Commerce.—Subsides, 6930.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.

INTERPELLATIONS.

Elévateurs régionaux, 12007.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6939.

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles, 3e lect., 8992; adoptée, 9066.
Dépôt d'un bill modifiant la loi des Grains du Canada, adoptée, 9398.
Discussion d'une résolution tendant à modifier la loi des Grains, 8924; motion retirée, 8933.
Inspection et pesage des céréales, dépôt de résolution.—Adoptée, 8597.

PROJETS DE LOI.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 1ère lect. et 2e lect., 8997; 3e lect. et adoption, 9066.
Fabrication, marque et vente des objets d'or et d'argent, 3e lect., 8992.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 2e lect. et discussion, 8920.
Loi des Grains.—Dépôt et 1ère lect., 9398; 2e lect., 10148; disc. des art., 10148 et suiv., 3e lect., 10202 et adoption, 10202.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Inspection et pesage des céréales, dépôt, 8597.
Loi des Grains, 1ère lect., 9178; 2e lect. et adoption, 9398.

QUESTIONS.

Baie-Fortune.—Brise-glace.
Campbellton-Gaspé.—Service de vapeurs, 3528, 7428.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Dalhousie.—Service de vapeurs, 7841.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7426.
Jones, J.-P., 9868.
Little-Sands.—Brise-glace, 6459.
Murray-Bay.—Emplacement du bureau de poste, 6462.
Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.
Rivière Saint-Charles, écluse de la, 6458.

PERLEY (Hon. George-Halsey)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Sheet-Harbour.—Quai, 6454.

POWER (William) *Québec-Ouest.*

DÉBATS.

Loi des Juges, 11978.
Québec, commissaires du port de, 8278.

PROULX (Edmond) *Prescott.*

DÉBATS.

Canal de la baie Georgienne, 2720.
Classement du personnel des Communes, 12318 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3938.
Limite d'âge pour traducteurs, 12316.
Loi des Juges, 11960, 12149.
Loi des Pénitenciers, 11659.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11794.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8844.
Code criminel, modification du, 11942, 11946, 11953.
Forces navales de l'empire, 4999, 5732, 5737, 9785.
Loi des Juges, 12275.
Meek, F.-W., 11900.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12236.

Discussion des subsides:

Employés de l'accise, 11848.
Exercices militaires annuels, 11356.
Fermes expérimentales, 10555.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Nouvelle salle d'exercices d'Ottawa, 11817.
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, 11839.
Sous-ministre de la Justice.—Traitement, 12385.
Travaux publics.—Appointements, 11398, 11402.

DOCUMENTS.

Bélanger, P., 1584.
Brown, George-L., 2326.
Central Railway Company of Canada, tracé Hawkesbury-South-Indian, 2730.
Crozier, Demétrius, 2326.
Juges de cours de comté.—Augmentation d'appointements et allocation de retraite, 3135.
Lacasse, Hormisdas, 898, 966.
Lettres patentes concernant lot 217 de réserve de Cie de la baie d'Hudson, Saint-Jean, Winnipeg, 7436.
McLees, James, 2326.
Melville, Andrew, 1581.
Pont interprovincial entre Hawkesbury et Grenville, 682.

INCIDENTS.

Charleson, M., 11813.
Gilbert, M., d'Arthabaska, 11862.
Limite d'âge fixée après les examens pour candidats au poste de traducteurs, 11868.
Nouveaux traducteurs, 11868.

PROULX (Edmond)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.
Ventilation de la Chambre, 11408.

PROJETS DE LOI.

Corp. épisc. rom. de MacKenzie, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.

QUESTIONS.

Dussault, Georges-Albert, 3527.
Factage rural, 2237.
Gardien du quai à Wandover, 641.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fenians, 637.
Morin, J.-B., 3527.
Pont de l'Ile Perrot, 10233.
Service postal de Rockale-Tower, 2231.
Titre de biens-fonds au Manitoba, 12292.
Vétérans de l'invasion fénienne, 2231.

PUGSLEY (Hon. William) *Saint-Jean, N.-B.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6188.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12504.
Chemins de fer de l'Etat.—Amendements du Sénat, 12380.
Convention commerciale avec les Antilles, 907, 2084, 8997, 9015.
Discours sur l'adresse, 305.
Donaldson, motion Oliver *re* Arthur, 8031.
Emigrantes, protection des, 12520.
Forces navales de l'empire, 1695.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
———Obligations du, 1614.
Intercolonial—Lignes d'embranchement 9118.
Interprétation du règlement de clôture, 9851.
Loi des Banques, 1607.
Loi des Chemins de fer, 9974.
Loi des Epizooties, 9892.
McNeil, Lauchlin, 881.
Miller, R.-C., 3764 3771.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7640, 8066.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10002.
Motion d'ajournement, 7636.
———Béland, 8066.
———Présidence du comité, 6201.
Protection des douanes et des pêcheries, 3379.
Question de procédure, 6148, 6162.
Question préalable, application de la, 7634.
Radiotélégraphie, 798.
Règlement de la Chambre, 6522, 6559.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3484.
Saint-Laurent, niveaux de l'eau dans le, 6721.
Service des phares et des côtes, 6400.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9279, 9288.
Smith, Lyman, 7103.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305, 9350.
Traité anglo-japonais, 7170, 7211, 7250, 7400.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3905.
Canadian Explosives, Limited, 2650, 2962.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Canal de la baie Georgienne, 3176.
Convention commerciale avec les Antilles, 2097, 2105, 2117, 2130, 2146, 2154, 2167, 2181.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Forces navales de l'empire, 4421, 4457, 4585, 4631, 4636, 4777, 4967, 5222, 5334, 5442, 5457, 5640, 7459, 9413, 9421, 9437, 9594, 9717.
Galerie Nationale du Canada, 9252.
Intercolonial Trust and Investment Co., 4109.
Loi des Banques, 10417.
Middlesex Trust Company, 9357.
North-Fraser, commissaires du port de, 2653.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Port-Nelson, Compagnie de, 7399.
Real Estate Loan Company of Canada, 9357.
Richard, brevet d'A.-D., 3899.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2774, 2776.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8950.
Moncton à Edmonton, réseau de, 7028.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6597.
Sous-ministre de la Justice.—Traitement, 12388.
Transcontinental, coût de la construction sur le, 7036.
Travaux de dragage, 6597.

DOCUMENTS.

Construction de navires de guerre à Montréal, 4417.
Gladstone, W.-L., 1581.
Lettre d'Eugene-O. Baldwin, 8257.
Lettre de Lyman C. Smith à Wm Smith, M.P., 7097.
Lettre de M. Fowke, ex-M.P., *re* destitution de Lyman Smith, 7095.
Liste des 470 nouveaux employés des douanes, 8988.
Permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés Charlotte et Saint-Jean, N.-B., 5325.

INCIDENTS.

Appel de la décision du président, 4981.
Baldwin, Eugene-O., 8246, 8261.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.
Demande de dossier, 8119.
Demande relative à un rapport, 9500.
Disette de wagons, 289.
Duke of Connaught, cale flottante, 718.
Explications sur un fait personnel, 6466.
Irrégulier de poser question préalable quand la Chambre discute motion concernant l'expédition des affaires, 7634.
Matériel de réparations et chantiers de construction des navires, 1436.
Orateur suppléant, 6046.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490.
Président du comité général, 1446.
Question de privilège.—Accusations d'obstruction, 6703.
Question personnelle, 5964.
Saint-Jean.—Bassin de radoub, etc., 1318.
Smith, Lyman, 7093.
Smith, William-M., explication sur un fait personnel à, 7245.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.

INTERPELLATIONS.

Améliorations du port de Saint-Jean, N.-B., 4416.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Compte rendu des débats, 5317.
Convention de commerce avec les Antilles, service de steamers, 2912.
Demande de documents, 5315.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6824.

MOTIONS.

Appel de la décision de l'Orateur, amendement *re* Miller.—Rejetée, 3775.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement, 9021; hors d'ordre, 9024.
Miller, R. C., amendement déclaré irrégulier, 3774.
Motion d'ajournement, 7636; rejetée, 7648.
Traité anglo-japonais, 7400; amendement rejeté, 7413.

QUESTIONS.

Bassin de radoub de Connaught, 597.
Bureau de poste de Fairville, N.-B., 3130.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.
Demande de documents, 7248.
Dragage de la rivière Miramichi, 597, 1586.
Préférence britannique, 597.
Steamers de l'Etat, 592.
Tooleton et Hatfield-Point, N.-B., transport des lettres entre, 3525.
Transcontinental, Lévis à Moncton, 596.
Vancouver, achat de terrain au port de, 5324.

RAINVILLE (Joseph-Hormisdas) *Chambly-Verchères.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8453.
Discours sur l'adresse, 6.
Loi des Banques, 10966.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5210.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10562.

DOCUMENTS.

Cadenas pour sacs à dépêches, 7436.
Employés des postes destitués, 2729.

INCIDENTS.

Banque de Saint-Hyacinthe, etc., 10966.

QUESTIONS.

Automobiles de l'Etat, 1178.
Boîtes pour poste rurale, 7432, 8117.

SCRUTIN.

Motion Rainville à l'adresse, 591.

REID (James) *Restigouche.*

DÉBATS.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Appointements, 6931.

DOCUMENTS.

Asker, E.-A., 2479.

QUESTIONS.

Achat de propriété à Prescott, 7686.
Douanier à Oyster-Pond, N.-E., 7684.
Fourniture de glace à l'Intercolonial, 2062.

REID (Hon. John-D.) *Grenville.*

DÉBATS.

Baldwin, Eugene-O., 8247.
Budget général, 10952 et suiv.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8834.
Association protectrice des médecins canadiens, 4003.
Convention commerciale avec les Antilles, 2135.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements, 7088, 8937.

DOCUMENTS.

Rapport du chef Wilson, *re* Duncan McLeod, 7108.

INCIDENTS.

Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Duke of Connaught, cale flottante, 718.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100, 8938, 8982, 8985.
Forsyth, M., 8986.
Girroir, W.-A., 8984.
McLeod, Duncan, 7107.
Meunier, Charles, 7092.
Remise de droits sur rails d'acier, 7055.
Smith, Lyman, 7099.

QUESTIONS.

Allaire, O., 6463.
Baillie, John, 614.
Brise-lames à Goulman's-Point, N.-E., 4567.
Cabotage canadien, 1600.
Cameron, Thos., 647.
Cargaisons maritimes, 1600.
Chapin, Harry Le Roy, 8364.
Commandant Roper, 6456.
Commerce des Antilles, 612.
Corde de manille, 10710.
Cousins, Arthur, 8900.
Crispo, Jeffery-M., 3525.
Desjardins, Auguste, 2234.
Douanier à New-Campbellton, 2689.
Douaniers à White-Head, 2227.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Employés de la douane à Guysborough, 9110.
———destitués dans Rimouski, 2239.
Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622.
Exportation de crème, 605.
Fonctionnaires de douane à Noyan, 630, 632.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
Hattie, W.-A., 651.
Hough, John, 10711.
Importations à vil prix, 605.
———Beurre, 605.
———Ciment, 610.
———Plaques pour murs, 2235.
———Moutons dans l'Alberta, 4194, 4568.
———Portes, 2233.
Importations et exportations, 606.
———d'avoine, 606.
———de Terre-Neuve, 4301.
Interprétation du tarif.—Honoraires d'avocat, 610.
Griefs de l'Association des producteurs de laine de l'Alberta, 4195.
McLeod, Duncan, 651.
———Malcolm-G., 614.
Morrow, John, 8364.
Moosejaw.—Appréciateur des douanes, 10434.

REID (Hon. John-D.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Mouvement des ports canadiens, 1600.
Navires marchands étrangers, vente de marchandises, 3525.
Parc à homards de Long-Beach, 6461.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Percepteur de la douane à Québec, 595.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Roper, commandant, 6456.
Roy, J.-N., Dr, 4190.
Saisie douanière à Notre-Dame des Bois, 631.
Sous-percepteur des douanes à Colborne, 8364.
Traitement des officiers de marine, 6460.

RAPPORTS.

Douanes.—Dépôt, 287.
Ministère du Commerce et de l'Industrie, partie IV, pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 3464.

RHODES (Edgar-N.) *Cumberland.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 663.
Bent, Lemuel, 997.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 746, 782.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2047.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1873.
Macdonald, Alexander, 1011.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4656.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6966.
Ministère des Mines.—Divers, 11896.

DOCUMENTS.

Destitutions dans Cumberland, 6465.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 721, 725.
Landry, André, 6788.

QUESTIONS.

Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.

RICHARDS (James-W.) *Prince.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5153.

DOCUMENTS.

Employés publics destitués dans le comté de Prince, I. P.-E., 3136.

PROJETS DE LOI.

Raynor, Elizabeth-Adélaïde, 1ère lect., 4414; 2e et 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Bernard, John, 1537.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gaudet, Ag., 1537.

RICHARDS (James-W.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Irwing, W.-H.-P., 1537.
McGougan, J. Mackay, 1536.
McLellan, A.-L., 12519.
Phee, James, 3281.
Tignish-Run.—Gardien du phare, 3281.

ROBB (James-Alexander) *Huntingdon.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 9011.
Loi des Grains, 9391.
Macdonald, Duncan, 830.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4715, 5820.
Ordre indépendant des Forestiers, 7554.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10692.
Arts, agricult. et stat.—Expositions, 10690.
Exercices militaires annuels, 11368.
Fermes expérimentales, 10561.

DOCUMENTS.

Bannon, James-W., douanier, Sainte-Agnès de Dundee, 686.
Macdonald, Duncan, 830.

INTERPELLATIONS.

Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.

QUESTIONS.

Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Exportation de crème, 605.
Hussards, le 6e, 9611.
Importations de beurre, 605.
Importations et exportations d'avoine, 606.

ROBIDOUX (Ferdinand-Joseph) *Kent.*

DÉBATS.

Service des phares et des côtes, 6414.

INCIDENTS.

Lanigan, Martin, 7853.

PROJETS DE LOI.

Buctouche RR. & Transportation Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399.
Moncton & Northumberland Straits Ry. Co., 1ère et 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 8827.

ROCHE (Hon. William-James) *Marquette.*

DÉBATS.

Certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 1119.

INCIDENTS.

Demande de documents, 3862.

INTERPELLATIONS.

Loi des terres fédérales, 2063.
Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre sud-africaine, 2063.

ROCHE (Hon. William-James)—*Suite.*

QUESTIONS.

Agent canadien à Anvers, 3132.
Agent des terres à Medicine-Hat, 825.
Agents de l'immigration, Québec, 1397.
Amherst-Point.—Quai, 1187.
Asselin, O., 602, 2002.
Astephen, Abraham, 3531.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Burriss, R.-A., 828.
Canal de la baie Georgienne, 1177.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1601.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Destitutions à Dawson, 2238.
Devereux, Mlle, 624.
Dickin, George, 1185.
Douglas, Howard, 4019.
Ecole de Salmon River, 1182.
Employés de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Fisher, Ward, 1188.
Fonctionnaire d'immigration à Montréal, 629.
Gardes-forestiers dans la Saskatchewan, 642.
Heckey, Richard, 3531.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Immigration par nationalité, 620.
Inman, Charles-R., 1185.
Inspections de concessions gratuites, 3279.
Inspecteurs de homesteads, 627, 2796.
———Estevan, 713.
———Humboldt, 820.
———Moosejaw, 822.
———Prince-Albert, 820.
———Régina, 823.
———Saskatoon, 820.
———Smythe, 642.
———Swift-Current, 823.
———Yorkton, 1036.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Macdonald, Gordon, 828.
Mann, George-S., 652.
McLean, J.-W., M.D., 3532.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Québec, édifices publics dans la province de, 1184.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Recrutement des immigrants, 611.
Réserve forestière, 4018.
Réserve indienne d'Alberta, 634.
Rimouski.—Employés de l'Intérieur destitués, 2239.
Rutherford, John, 634.
Scibouet.—Travaux publics, 1186.
Settee, garde-forestier, 643.
Sévigny, Eugène, 629.
Shelbourn, les Indiens du comté de, 1593.
Sipes, A.-C., 2005.
Stellarton.—Edifice public, 1186.
Saint-Jean.—Dépôts d'immigrants, 1190.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3129.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.

ROCHE (Hon. William-James)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Terres fédérales de Moosejaw, 2797.
———Prince-Albert, 2797.
———Wynyard, 4018.
Terres marécageuses du Manitoba, 4013.
Ventes des terres fédérales, 623, 626.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, dépôt, 288.
Intérieur, dépôt, 151.
Mines, dépôt, 288.

ROGERS (Hon. Robert) *Winnipeg.*

COMITÉS

Comité spécial, 4.

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12355.
Concession d'un terrain à Prince-Albert, 8142.
Creusement de la rivière de l'Est, 668.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Discours sur l'adresse, 210.
Election d'Antigonish, 10517.
Forces navales de l'empire, demande de fixer date pour clore débat, 7477.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3181.
Intercolonial Trust and Investment Co., 4011.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1881.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7915.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6730.
Primes aux volontaires, 9166.
Réserve indienne de Kitsilano, 8724, 11150.
Taux de transport dans l'Ouest, 9202.
Traité anglo-japonais, amendement Pugsley, 7410.

Discussion des articles:

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11060.
Commercial Acetylene Company, 11335.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11335.
Forces navales de l'empire, 4616, 4620, 6006.
Galerie Nationale du Canada, 9252, 9259.

Discussion des subsides:

Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
———Chenal des îles Pique-Nique, 11827.
———Quai de Fraserville, 11846.
———Rivière-du-Loup, 11826.
Amherst.—Bureau de poste, 11501.
———Edifice public, 12467.
Anse-aux-Gascons.—Brise-lames, 11811.
Archives publiques, 11873.
Ashcroft.—Edifice public, 11825.
Baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11796.
Bassano.—Edifice public, 11822.
Bluff-Head.—Prolongement du quai, 11796.
Boisdale.—Quai, 11796.
Brooklyn.—Brise-lames, 11796.
Commission de conservation, 6663.
Commission des eaux profondes, 11841.
Coal-Harbour.—Quai, 11797.
Coût de la construction sur le Transcontinental, 7042.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes.—Appointements, divers, etc., 11877.
Dragage, Ontario et Québec, 11837.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Edifices publics fédéraux, 11511.
Edmonton.—Nouvelle salle d'exercices, 11822.
Eganville, Ont.—Edifice public, 11813.
Englishtown.—Réparations et réfections au quai, 11799.
Feltzen-Sud.—Brise-lames à l'anse Spindler, 11799.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Fredericton.—Nouvel édifice public, 11505.
Gabarus.—Havre, 11800.
Hansport et Walton, quais, 11800.
Hartland.—Edifice public, 11507.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Ile aux Caribous.—Exhaussement de la chaussée, 11797.
Immigration chinoise, 11894.
Inverness.—Améliorations au bureau de poste, 11504.
———Réparations au port, 11801.
Kelly's Cove, 11803.
Kentville.—Edifice public, améliorations, etc., horloge de la tour, 11505.
Le Pas.—Quai, 11830.
Lethbridge.—Nouvel édifice public, 11823.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort McMurray, 11845.
———Saskatchewan-Alberta, 11839.
Maisonneuve, station postale "M", Montréal, 11513.
Malignant-Cove.—Brise-lames, 11804.
Medicine Hat.—Edifice de l'immigration, 11824.
North-Lake.—Havre de bateaux, 12480.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
———Edifices publics, 12471.
———Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Petit-Bras-d'Or.—Brise-lames, 11803.
Pont interprovincial à Hawkesbury, 11839.
Port de Québec, pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11465.
Port de Toronto, améliorations, 11467.
Port Edmonton, sur la Saskatchewan, 11837.
Prince-Albert.—Ouvrages de protection, 11832.
Pubnico-Ouest.—Quai, 11805.
Richard, A.-D., brevet de, 3956.
Rivière Athabaska, améliorations, 11830.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11477.
Rivière Batiscan, jetée, débarcadère, 11825.
Rivière Montréal, 11827.
Rivière Rouge, écluses et barrages à St. Andrews, etc., 11499.
Rivières Lewes et Yukon, 11833.
Saint-Laurent, fleuve, chenal de Kingston à Brockville, 11829.
Secrétariat d'Etat.—Traitements, 11878.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Toronto.—Edifice militaire, 11819.
Tracadie.—Brise-lames, 11811.
Travaux de dragage, incidents, 6602.
Travaux publics.—Appointements, 11396, 11402.
Trois-Rivières.—Bâtiment civil neuf, 11519.
Vaisseaux dragueurs, 11833.
Vancouver.—Quai, 11500.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Winnipeg.—Bureaux de poste, 11820.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11805.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Affidavit *re* élection de Macdonald:
——Chaboyer, Augustin, 219.
——Jarvis, Herbert, 219.
——Stedman, Thomas, 217.

INCIDENTS.

Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Champoux Frères, 12469.
Distribution des livres bleus, 11867.
Explication sur un fait personnel, 3368.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.
Fourniture de la glace, Chambre des communes et départements, 12489.
Imprimerie Nationale, 11411.
Laforce, J.-E., 11844.
Maisonneuve.—Bureau de poste, 12470.
Medicine-Hat, Gleichen et Faber.—Douanes, 11877.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11862.
Nouveaux palais administratifs, 11410.
Parler français dans la Chambre, 11860.
Saint-Jacques, Montréal—Station postale, 11517.
Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 12471.
Société Royale du Canada, 11406.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.
Thorold.—Edifice public, 11815.
Ullyot, G.-M., 6951.
Ventilation des nouveaux palais administratifs, 11406, 11408.

INTERPELLATIONS.

Arcand, Maurice, 8991.
Améliorations à la rivière de l'Est, 6939.
Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Chemin de fer de Québec au Saguenay et travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Concession de terre à Prince-Albert, 8461, 8706.
Demande de documents, 5315.
Parc Lafontaine, 7417.
Parc Major, 8705.
Question de règlement, 9177.
Soumissions rel. à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6619.

MOTIONS.

Etude du discours du Trône, 3.
Galerie Nationale du Canada, projet de résolution, adoptée, 8990.
Motion d'ordre, 3.
Renvoi du débat *re* forces navales de l'empire, 5818, adoptée, 5819.
Séances du samedi, adoptée, 11393.

PROJETS DE LOI.

Prestation des serments d'office, dépôt et 1ère lect., 4.
Commission de Conservation, 2e, 3e lect. et adopt., 10232.
Galerie Nationale du Canada, dépôt et 1ère lect., 9266, 9898.—Amendements du Sénat, adopt., 10987.
Western Dry Dock and Shipbuilding Co., dépôt, 10119, 2e, 3e lect. et ad., 10370.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Bassin de radoub à Port-Arthur, dépôt, 9871; 2e lect. et aodpt., 10119.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Galerie Nationale du Canada, dépôt, 8990; disc. en comité et rapport, 9252, 9266.

QUESTIONS.

Achat du charbon gallois, 812.
——Terrain à Saint-Gabriel de Brandon, 2226.
——Terrain au port de Vancouver, 5325.
Achats d'horloges, 9483.
——Meubles d'occasion, 9484.
——Pendules, 8702.
Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Barrage de la rivière Saint-Charles, 8702.
Bassin de radoub à Esquimalt, 8886.
——Québec, 814, 7600.
Bayfield, H.-A., 3126.
Berges de la rivière Saint-Charles, 711.
Brise-lames dans la rivière Achigan, 818, 3663.
——L'Ardoise et Black-Point, 7602.
——New-Harbour, 10123.
——Pabos, 981.
——Souris, 5322.
——Trois-Pistoles, 11521.
——Victoria, C.-A., 8701.
Bureau de poste Arthabaska, 608.
——Fairville, N.-B., 3130.
——Maisonneuve, 624.
——Rigaud, 826, 11132.
——Saint-Lin, 817.
——Victoria, C.-A., 11523.
Buskard, George-F., 604.
Cale de construction de Québec, 4571.
Cap-de-la-Madeleine.—Quai, 1598.
Cape Breton, drague, 1589.
Champoux Frères, 8363.
Collin, Joseph, 12146.
Construction de quais, 9111.
Coût des bâtiments civils, 10120.
Crédits destinés au comté d'Antigonish, 2438, 2691, 3666.
D'Israéli, Qué.—Promesse de vente d'immeubles, 8363.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Dragage.—Ile du Prince-Edouard, 8899.
——Lower-Montague, 10131.
——Rivière Miramichi, 598.
——Rivière Saint-Charles, 6617.
——Title-Passage, 7688.
Dragueur *Industry*, 622.
——*Restigouche*, 6947.
Dunn, Albert, 7435.
Eau potable pour le parlement, 2483.
Ecluses de la rivière Saint-Charles, 4571, 8887.
Edifice public.—Acton-Vale, 9111.
——Bassano, 824.
——D'Israéli, 6945.
——Kentville, 3127.
——Montcalm, Qué., 11391.
——New-Carlisle, 7841.
——North-Sydney, 3664.
——Prince-Rupert, 2693.
——Saint-Lin, 3663.
——Stellarton, 979.
Emploi du Dr Giroux, 12146.
Employés des Travaux publics destitués dans Rimouski, 2239.
Fort St. Lawrence.—Inspecteur du dragage, 1587.
Fraserville.—Port, 1038.
Gages payés aux journaliers, 978
Glace artificielle, 2692.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gobeil, Antoine, 11135.
———Joseph, 11135.
Grand'Mère.—Edifice public, 1037.
Homestead, 9-27-22-4, 4193.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
Horloges pour les édifices publics, 7681.
Hudson, Qué.—Chemin du quai, 976.
Ingénieurs des travaux publics dans I.P.-E., 8898.
Kennedy, Isaac, 1599.
L'Achigan, travaux sur la rivière de, 9612.
L'Assomption.—Quai, 9612.
———Travaux publics, 9612.
Lazaret de Tracadie, 607.
LeBlanc, Maurice, 7843.
Maria.—Dépense dans la paroisse, 7433.
Maskinongé, dép. de $150,000 dans, 10434.
Michelin, Edmond, 8703, 8889.
Miramichi, dragage de la rivière, 1586.
Mur de soutènement à Carleton, Qué., 11391.
Orange, George, 2439.
Parc Lafontaine, Montréal, 7246.
Paré, Anthime-T., 648.
Paspebiac.—Quai, 10836.
Piliers de protection contre la glace dans la rivière Annapolis, 7245.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Quai.—Baie Saint-Paul, 11390.
———Baie St-Peters, I.P.-E., 3131.
———Berthierville, 2435.
———Cap-de-la-Madeleine, 1788.
———Cole-Harbour, 3129.
———Graham, Vaudreuil, 827.
———Grande-Rivière, 2233.
———Hull, 596.
———Lanoraie, 2692.
———Ile-Perrot, 10123.
———L'Assomption, rivière, 817, 3663.
———L'Islet, 1784.
———Pontbriand, 594.
———Richibouctou, 9488.
———Saint-Germain, 2234.
Recettes de l'Intercolonial, exercice 1911-12, 11525.
Réfection du quai de Rigaud, 12145.
Restigouche Boom Company, 7847.
Revelstoke.—Edifice public, 2684.
Rigaud.—Bureau de poste, 8363.
Rivière Nouvelle, 10830.
Saint-Laurent, barrage du, 1598.
Saint-Gérard de Magella.—Jetée, 3664.
Saint-Lin.—Edifice, 9612.
Secrétaire particulier de M. Monk, 980.
Service télégraphique du Yukon, 4301.
Slack, W.-J., 3134.
Spénard, Georges, 647.
Soumissions pour des chalands à trémie, 5320.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Steamers de l'Etat, 592.
Surveillant des travaux dans Bonaventure, 7843.
Travaux dans la rivière de l'Est, à Pictou, N.-E., 4192.
Travaux de Port-Hood, 975.
Travaux publics à Saint-Lin des Laurentides, 12147.
Trois-Rivières.—Bâtiment civil, 1788, 10121.
Vallée, Napoléon, 8363.
Yarmouth.—Bureau de poste, 3130.
———Dragage du port, 3130, 4015.
Young, Murdock, 3126.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

RAPPORTS.

Rapport des bibliothécaires, 5.

ROSS (Duncan-Campbell) *Middlesex-Ouest.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 1311, 1945.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5247.

DOCUMENTS.

Campbell, Clarence-T., M.D., 2728.
Colligan, Thos, 1583.
Morgan, J., 2480.

PROJETS DE LOI.

Clappison, Minnie-Kate, 1ère lect., 4058; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; disc. des art., 3117; 3e lect., 3183.

QUESTIONS.

Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622, 1396.
Itinéraire de la poste rurale, 620.

SCHAFFNER (Frederick-Lawrence) *Souris.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 10604.
Loi des Epizooties, 9895.
Loi des Grains, 9381.
Primes aux volontaires, 9174.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9336.

DOCUMENTS.

Inspection médicale des immigrants durant exercice clos le 31 mars 1913, 9493.

QUESTIONS.

Immigration des Etats-Unis, 6454.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1190.

PROJETS DE LOI.

Compagnie d'acétylène de New-York, 1ère lect., 10434.
Gogarty, Fanny, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., et adoption, 6942.
Saint-Aubin, Pierre-Zénon, 1ère lect., 7507; 2e et 3e lect., 9760.
Young, Mary-Arabella, 1ère lect., 10120; 2e lect., 10409; 3e lect., 11062.

SEGUIN (Paul-Arthur) *L'Assomption.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4179.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8589.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5877.

DOCUMENTS.

L'Assomption.—Liste des renvois, 2471.
Laurentides, Qué.—Edice public dans la ville des, 11136.
Repentigny.—Gardiens de phares, 11136.

SEGUIN (Paul-Arthur)—*Suite.*

QUESTIONS.

Chaput, Jos, 1538.
Gaudet, J.-D., 1538.
Joliette.—Bureau des douanes, 1533.
———Destitutions à l'arsenal, 1594.
———Sous-percepteur des douanes, 1538.
L'Achigan, brise-lames sur la rivière de, 818, 3663, 9612.
L'Assomption.—Quai, 817, 3663, 9612, 12146.
Saint-Gérard de Magella.—Jetée, 3664.
Saint-Lin.—Edifice public, 817, 3663, 9612.
———Travaux publics, 12146.
Terrebonne.—Maître de poste, 628.

SEVIGNY (Albert) *Dorchester.*

DÉBATS

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4642.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2304.
Forces navales de l'empire, 4850.
Montréal.—Commission du port, 1575.

QUESTIONS.

Canadian Biscuit Company, 4565.
Commission du pilotage, 2441.

SEXSMITH (John-A.) *Peterborough-Est.*

DÉBATS.

Déplacement des gares terminus, 7945.
Loi des Banques, 10633.

Discussion des subsides:

Arts, agricul. et stat.—Expositions, 10684.

MOTIONS.

Industrie fruitière.—Adoptée, 2324.

SHARPE (Samuel) *Ontario-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1768.
Loi des Banques, 1959, 10378, 10578.
Obligations du G.-T.-P., 1615.
Transports dans l'Ouest, 6136.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 4108.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3051, 3079.

INTERPELLATIONS.

Explications sur un fait personnel, 5318.

PROJETS DE LOI.

Britnell, Albert, 1ère lect., 10985; 2e lect., 11132; 3e lect., 11900.
Loi des Compagnies, dépôt, 151, 1ère lect., 152.
Standard Paint Company of Canada, 1ère lect., 7835; 2e lect., 8353; 3e lect., 9760.

QUESTIONS.

Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1190.
Farmers' Bank, 641, 820.
Vétérans de l'invasion fénienne, 623.

SHARPE (William-Henry) *Lisgar.*

PROJETS DE LOI.

Church and Manse Board, 1ère lect., 1996; 2e lect., 10407; 3e lect., 6936.
Compagnie des embranchements du chemin de fer Canadien-Nord, 1ère lect., 2166; 2e lect., 3123; disc. des art., 6393; 3e lect., 6394.—Amendement par le Sénat, 7980.
Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adop., 9225.
Compagnie du chemin de fer Southern Central Pacific, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.

SINCLAIR (John-H.) *Guysborough.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6101.
Budget général, 10953.
Caisse de prévoyance de semployés des chemins de fer de l'Etat, 739, 779.
Commissaires du port de Québec, 8276.
Commission du port de Montréal, 931.
Discours sur l'adresse, 457.
Duchemin, M., 679.
Encouragement de l'agriculture, 8318.
Forces navales de l'empire, 1269.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6865.
Hôtel de la Monnaie, 8919.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 1852, 2043, 2047, 8804, 9124, 9130.
Loi des Banques, 10413.
Loi uniforme de naturalisation, 2464.
Macdonald, Alexander, 1011-1016.
Marine marchande du Canada, 932.
McNeil, Lauchlin, 886.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7806.
Pollution des eaux navigables, 8873.
Protection des douanes et des pêcheries, 3425, 3388.
Radiotélégraphie, 798.
Rentes viagères de l'Etat, 9875.
Retards dans le dépôt des documents, 3287.
Traité anglo-japonais, 3e lect. et amendement Oliver, 7387.

Discussion des articles:

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8384.
Commission du port de New-Westminster, 2610.
Commissaires du port de North-Fraser, 2660.
———Vancouver, 9155.
Compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, 3121.
Forces navales de l'empire, 4422, 4616, 4625, 4739, 5418, 10253.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8923.
Radiotélégraphie, 8936.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12237.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10696.
Arts agriculture et stat.—Expositions, 10696.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6684.
Canal de la vallée de la Trent, 11587.
Chemin de fer Intercolonial, 6980, 11642.
Commission du Service civil, 6671.
Construction de feux et balises, 11116.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.
Distribution des documents parlementaires, 11869.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8949.
Entretien et réparations des phares, 11114.
Etablissements de pisciculture, 11129.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Examen des capitaines et des seconds, 11039.
Halifax.—Port, 7008.
Hôpitaux de marine, 11122.
Impression des billets fédéraux, 6693.
Inspection du bétail expédié, 11053.
Législation.—Impressions, etc., 6934.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 10991.
———Dépenses casuelles, 12399.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Sydney.—Directeur de la poste, 3665.

DOCUMENTS.

Archibald, A.-D., 1033.
Barss, Archibald, 1029, 4196.
Boudreau, William, 10124.
Bowles, James, 2477, 4195.
Brady, M.-F., 681.
Canal de Panama, 984.
Carr, Abner-M., 894, 4195.
Carrigan, Rufus-D., 3135.
Coe, A.-B., 4195.
Conroy, Richard, 895, 4195.
Contrats pour transport des dépêches cancellés dans la Nouvelle-Ecosse, 3559.
Conway, Patrick, 2479, 4196.
Cox, A.-B., 895.
———Fred.-E., 1030, 4196.
Cummings, John, 1030.
Davis, John-W., 681, 4195.
Déclaration d'Alexander McInnis, 8385.
———Allan McAskill, 8386.
Dépense totale pour enquêtes quant à ingérence politique, 12147.
Destitution projetée de J.-J. McNeil, à Grant's Lake, N.-E., 2476.
Destitutions dans le comté de Digby, N.-E., 4572.
Destitutions de gardiens et de surintendants de pêcheries dans le comté de Guysborough, N.-E., 4575.
Droits sur ficelle employée pour fins de pêche, 6943.
Ehler, Wm-E., 8366.
Embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysborough, N.-E., 2474.
Enquête du commissaire Dumoulin dans Guysborough, N.-E., 4195.
Ferguson, S.-M., 4195.
Fougère, Frank, 4196.
Fourniture de la glace à l'Intercolonial, à Mulgrave, N.-E., 2479.
Giffin, Charles-G., d'Isaac's-Harbour, N.-E., 2474.
Girrior, W.-A., 4196, 8983.
Goulman's-Point.—Brise-lames, 4576.
Guysborough, N.-E.—Construction de travaux publics dans le comté de, 2474.
Hadley, Everett, 4195.
Hart, Parker-S., 4195, 4575.
Hendebee, D.-S., 4195.
———Robert, 4195.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Henlow, Henry, 1029, 4195.
———Stanley, 1029, 4195.
———W.-H., 1029, 4195.
Hodgson, Simon, 1029, 4196.
Huttie, W.-E., 4196.
Importations et exportations, 3669.
Instructions à H. F. Duchemin, 2478.
Journaux subventionnés, 8902.
Kelly, Edward, 4195.
Langley, Sanford, 1030, 2478, 4196.
Mastin, Mlle, d'Angleterre, porcelaine et curiosités, 4020.
Mathews, W.-G., 895, 4915.
McCutcheon, M., 895, 4195.
McDougall, H.-F., 9870.
McInnis, Alex., 2478, 4196.
McKinnon, William, 4196, 7606.
McMillan, J., 2475, 4196.
Milward, John, 681, 4195.
Munro, E.-L., 2479, 4196.
———H.-P., 4196.
———Levi, 4196.
———W.-L., 4195, 4576.
Myers, Freeman, capit., 2478, 4196.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis, 1890-91, 681.
Octroi de licences pour mise en censerve du homard, 2728.
Officiers de la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer *re* enquêtes et destitutions, 2728.
Pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique, 3136.
Poursuite pour violation des règlements de pêche, 2474.
Pride, Freeman, 4195.
Pye, L.-W., 1029, 4195.
Rawling, Elias, 2474.
Reeves, J.-F., 2478, 4196.
Reid, David, 2479, 4195.
Richard, Stephen-C., 3670, 4196.
Roberts, Alex., 4195.
Roche, J., 1582.
Rogers, John-M., 4195.
Ryan, Patrick, 4915.
———Philip-H., 2478, 4196.
Salsman, A.-W., 964, 4195.
Sangster, Parker, 1029, 4196.
Service médical aux pêcheurs canadiens, 900.
Shea, Patrick, 2473, 4195.
Smith, Sam., 4196.
Sullivan, Thos., 4915.
Sutherland, David, 4195.
Taylor, George, 2478, 4196.
Tory, H.-C., 4195.
———H.-L., 895.
Transport des malles entre Guysborough et Charles-Cove, N.-E., 2477.
———Heatherton et Guysborough en 1912, 681.
———Linwood et Grosvenor, N.-E., 2477.
———Sherbrooke et Mosher's River, N.-E., 2477.
Webber, James-W., 4196.
White, James, 3670.
Wilkinson, Alex., 2480, 4196.

INCIDENTS.

Canal Welland, 11625.
Contrats de ministère des Postes, 11769.
Demande de documents, 1401.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Destitutions dans le comté de Guysborough, N.-E., 11770.
Explication sur un fait personnel, 1191.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11888.
McGrath, Matthew, 11749.
Promotions sur l'Intercolonial, 11645.
Question de privilège, 4499.
Richards, Stephen-C., 11080.
Ryan-Byers, affaire, 8387.
Service de poste rurale, 11748.

INTERPELLATIONS.

Demandes de rapports, 7153.
Election d'Antigonish.
Vétérans de l'invasion des Fenians, 6619, 6712.

QUESTIONS.

Accidents à la navigation, 4301.
Achat de wagons particuliers, 815.
Achats du ministère des Postes, 9481.
Blé passant par le canal du Sault, 640.
Bouées à Guysborough, 4570.
———Isaac's-Harbour, 819.
———Port-Bickerton, 5321.
Brise-lames.—Goulman's-Point, 4567.
———New-Harbour, 10123.
———Victoria, 8701.
Cabotage canadien, 1600.
Cadenas de sacs à dépêches, 8894.
———pour sacs du courrier, 7429, 8355.
Caisse d'épargne de l'Etat, 1785.
Caisses d'épargnes postales, 1599.
Canada, à l'île Pomquet, 1534.
Canso.—Homarderie, 10236.
Cargaisons maritimes, 1600.
Casey, Henri, 8035.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Cole-Harbour.—Quai, 3129.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1037.
Commissaire Duchemin, affaire Sangster, 8703.
Commissaires du port de Montréal, 10123.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacés, 2692.
Conroy, Richard, 8702.
Conseil Consultatif des Pêcheries, 614.
Corde de manille, 10709.
Courrier entre Guysborough et Heatherton, 1395.
Davis, John-W., 643.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1034.
Ehler, W.-E., 8365.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 594, 2003.
Entreprises de bouées, 7158.
Erinville.—Maître de poste, 7836.
Esquimalt.—Bassin de radoub, 8886.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7425.
Exposition de Panama-Californie, 7434.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
Gages payés aux journaliers, 978.
Garde-pêche de la rivière Sainte-Marie, 8035.
Gunhild, 1785.
Guysborough.—Employés de douane, 9110.
———Gardes-pêche, 1534.
———Homarderie, 4570.
Hattie, W.-A., 651.
Hendsbee, Robert, 719.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Homarderie d'Isaac's-Harbour, 977.
Immigration des Orientaux, 1188.
Importations et exportations de Terre-Neuve, 4301.
Isaac's-Harbour.—Homarderie, 977.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Liste des journaux favorisés, 8355.
Longs.—Bureau de poste, 9485.
McCutcheon, M., de Sonora, 714.
Milward, John, 644.
Montréal.—Capitaine du port, 1535.
Mouvement des ports canadiens, 1600.
Murray, David, 978.
New-Chester.—Directeur de la poste, 3280.
New-Harbour.—Directeur de la poste, 8037.
Oyster-Ponds.—Douanier, 7684.
Paiements de deniers à M. Duchemin, 8361.
Parc à homards à Canso, 639.
———Goldboro, 640.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour pièges à poisson dans Guysborough, 638, 640.
Port-Félix.—Gardien du phare, 10235.
Primes de pêche, 8701.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Queensport.—Gardien de phare, 8365.
Rawding, Elias, 714.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Réforme du Sénat, 11133.
Reid, David, 651.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Roper, commandant, 6455.
Salsman, A.-W., 713.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Service du courrier entre Boylston et South-Manchester, 4567.
———Guysborough, Larry's-River et l'Anse-à-Charlot, 2802.
———Sherbrooke et Sheet-Harbour, 3223.
———Sherbrooke et Sunny-Brae, 11907.
Service télégraphique du Yukon, 4301.
South-Manchester.—Bureau de poste, 4017.
Stations de sauvetage dans les Provinces maritimes, 1779.
Title-Passage.—Dragage, 7687.
Torbay.—Gardien de phare, 8037.
Tracadie-Road.—Maître de poste, 714.
Transport des courriers à Charles-Cove, 638.
Victoria.—Bureau de poste, 11523.
Voitures à marchandises de l'Intercolonial, 1179.
Webber, James-M., 8037.
White, James, 3669.
White-Head.—Douanier, 2227.

SMITH (William) *Ontario-Sud.*

DÉBATS.

Loi des Epizooties, 5891.
Smith, Lyman, 7102.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10698.
Fermes expérimentales, 10569.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 7245

SMITH (William)—*Suite.*

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, motion de renvoi, défaite, 4001.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Campbellford, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adopt., 2203.

SMYTH (William-Ross) *Algoma-Est.*

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4790.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer de l'est de l'Algoma, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc., 2201; 3e lect. et adoption, 2202.
Nipissing Central Ry. Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 8827.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson), *Grey-Est.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, service de la trad. du hansard, 12307.
Règlement de la Chambre, 6359.

COMMUNICATIONS.

Achat par l'Etat des obligations de 3 p. 100 de la Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 2164, 2183.
Blue, C.-S., 5.
Budget supplémentaire, 5820.
Donelly, James-J., 11389.
Galbraith, F.-W.-S., 5.
Message du Gouverneur général, 4990.
Miller, R.-C., décision de la Chambre, 3857, 3861.
Nomination de traducteurs, 12004.
Nomination d'un sténographe des comités, 12218.
Sanction de lois par Son Altesse Royale, 7149, 7184.
Sanction de lois par Son Excellence l'Administrateur, 5108.
Sanction royale devant être donnée à certains bills, 7683, 7721.
Vacance du siège électoral de Bruce-Sud, 11389.
——Châteauguay, 12145.
Young, E.-C., 5.

DÉCISIONS.

Ajournement, 8075.
Amélioration des grandes routes, 12365.
Amendement German au bill des subventions au Canadian Northern, déclaré irrégulier, 12200.
Amendement imposant des conditions à un octroi est régulier, 12188.
Amendement ne visant qu'un seul article à projet de loi doit être discuté seul, 7387.
Appel à la Chambre par Pugsley, 4982.
Application de la règle 23, 7634.
Article 23 du règlement, 1218.
Avis de deux jours suffisant, 7916.
Commentaires sur une question sont interdits, 11525.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson)—*Suite.*

DÉCISIONS.

Débat sur l'affaire Donaldson, 8203.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Devereux, Charlotte, 6922.
Devlin, relative à la goélette *Advocate*, 1192.
Feuilleton de la Chambre, 6844.
Intercolonial.—Bureau administratif, M. Emmerson, 7085.
Miller, R.-C., 3468, 3763, 3774, 3780.
Motion German, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12133.
Motion Graham, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12136.
Motion Guilbault, déclarée contraire au règlement, 3365.
Motion Macdonald, subvetnions au Nord-Caandien.—Irrégulière, 12138.
Motion Mondou, déclarée hors d'ordre, 3364.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, irrégulière faute d'avis de deux jours, 8031.
Motion Oliver, prêt au Grand-Tronc-Pacifique.—Irrégulière, 12141.
Motion Oliver, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12135.
Papiers officiels cités au cours d'un débat doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, sous bonne garde, 8173.
Pension à la vieillesse, 10984.
Pratique irrégulière au sujet de questions soulevées, 6939.
Procédure, 10988.
Proposition ayant pour but une subvention d'argent ne peut être faite par un simple député, 12133.
Question préalable, pas d'amendement, 7938.
Questions devant être inscrites au Feuilleton, 7246, 7249.
Règlement de clôture, 9866.

INCIDENTS.

Alarie, P.-J.-A.—Limite d'âge, 12317.
Bowie, capit. H.-W., 1437.
Charges fixes de compagnies de chemin de fer, 9245, 9247.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Daoust, Charles-R.—Limite d'âge, 12317.
Définition des expressions interdites dans le débat, 8498.
Impression des réponses aux questions, 3220.
Interpellation Verville, 8353.
Lanark-Sud.— Cacance du siège électoral, 12375.
Nomination dans le personnel de la Chambre, 6935.
Observation sur les motions, 687.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490.
Question de procédure, 8705.
Résolution *re* forces navales de l'empire, 706.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Sergent d'Armes, suppléant du, 1437.
Traducteurs et la salle de lecture, 10125.

INTERPELLATIONS.

Débats français, distribution des, 11394.
Miller, R.-C., 5323.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson)—*Suite.*

MESSAGES.

Communication du Gouverneur général, 7149.
Sanction royale à certains projets de lois, 5108, 7149, 7184, 7683, 7721.

NOMINATIONS.

Blue, C.-S., 5.
Galbraith, F.-W.-S., 5.
Greer, C.-B., 7149.
Harman, Ernest, 7149.
Noailles, Louis, 1437, 1884.
Young, E.-C., 5.

OBSERVATIONS.

Règlement de la Chambre, 6539, 6569, 6572, 6573.

QUESTIONS.

Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.

RAPPORTS.

Classement des employés de la Chambre, dépôt, 12144.
Election générale, 151.
Elections partielles, dépôt, 5820.
Régie interne, 809.

STANFIELD (John) *Colchester.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 660.
Caisse de prévoyance des employés de chemins de fer de l'Etat, 779.
Duchemin, M., 680.
Loi des Epizooties, 9894.

Discussion des subsides:

Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.

STEELE (Michael) *Perth-Sud.*

DÉBATS

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3979.
Colis postaux, 12177.
Meek, Frank-William, 12078.

QUESTIONS.

Distribution du volume "Mauvaises Herbes", 635.
Liste d'adresses postales du ministère de l'Agriculture, 636.
Nombre des cultivateurs canadiens, 636.

STEVENS (Henry-Herbert) *Vancouver.*

DÉBATS.

Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3488.
Commissaires du port de Vancouver, 8742.
Forces navales de l'empire, 1249, 3935.
Loi des Banques, 10425.
Réserve indienne de Kitsilano, 8734.
Traité anglo-japonais, 7221, 7309, 7317.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3903.
Association protectrice des médecins canadiens, 3976.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Forces navales de l'empire, 4635, 9649.

STEVENS (Henry-Herbert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Loi des Inspections et de la vente, 12286.

PROJETS DE LOI.

Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc., 3512; 3e lect. et adoption, 3514.
Canada Permanent Insurance Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 7087.
Dominion Trust Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 778; 3e lect. et adoption, 3520.
Grand Lodge of the Benevolent & Protective Order of Elks of the Dominion of Canada, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 8830.
Pacific and Eastern Mortgage Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9358-9.
Western Canada Mortgage Corporation, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; discussion, 2674; 3e lect. et adoption, 2676.

QUESTIONS.

Trafic de l'opium en Chine, 4563.

STEWART (Dugald) *Lunenburg.*

DÉBATS.

Protection des douanes et des pêcheries, 3441.

Discussion des subsides:

Anse Nord-Ouest, (île Tancook), 11804.
White-Point.—Brise-lames, 11805.

QUESTIONS.

Quai de Sheet-Harbour, 6454.

STEWART (Thomas-Joseph) *Hamilton-Ouest.*

QUESTIONS.

Importation de portes, 2232.

SUTHERLAND (Donald) *Oxford-Sud.*

DÉBATS.

Création d'un système de crédit agricole. 3264.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3981.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12232.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Graines supérieures pour fermes et jardins, 10686.
———Industrie du bétail, 10695.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11882.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement, 4006, rejeté, 4007.

QUESTIONS.

Commission sur ouvriers de ferme et domestiques, 2002.
Prime sur étalons pur sang, 3859.

TAYLOR (James-Davis) *New-Westminster.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11926.
Classement du personnel des Communes, 12311.
Donaldson, affaire, 8190.
Uniformité des tarifs de transport, 11281.

Discussion des articles:

Commissaires du port de North-Fraser, 2652, 2658, 3106.
Commission du port de New-Westminster, 2609, 2643, 3104.

DOCUMENTS.

Dockerill, Joseph, concession de terrain dans réserve de Port-Moody, 4575.

INTERPELLATIONS

Pêcheries de la Colombie-Britannique, 4196.

PROJETS DE LOI.

Bankers' Trust Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Burrard, Westminster Boundary Railway & Nav. Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; en comité, 11058; 3e lect. et adoption, 11060.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3177.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 3183.
Commissaires du port de North-Fraser, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; rep. de la disc., 2652, 3106; rapp. du bill, 3107; 3e lect., 3173.
Commissaires du port de New-Westminster, 1ère lect. 1437; 2e lect., 1739; disc. des art., 2609, 2643, 3104; rapport, 3106; 3e lect., 3173.

THOBURN (William) *Lanark.*

DÉBATS.

Budget général, 10840.

THOMPSON (Alfred) *Yukon.*

DÉBATS.

Hôtel de la Monnaie, 8912, 9372.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3994.
Galerie nationale du Canada, 9263.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10559.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6677.

DOCUMENTS.

Granton, W., 1584.
Rapport *re* titres de terres des sauvages, 9494.

THOMSON (Levi) *Qu'Appelle.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2757, 2780.
Loi des Banques, 2534, 10638.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8110.

THOMSON (Levi)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Remise de droit sur rails d'acier, 7079.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9333.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4841, 5760, 9767.
Loi des Inspections et de la vente, 9956.
Power, Lenore, faire droit à, 12084.

DOCUMENTS.

Destitutions à Qu'Appelle, 898.

INCIDENTS.

Bureau de poste de Sintaluta, 11595.

QUESTIONS.

Canadian Northern, statistiques, 11904.
Hastings, James-W., 10709.
Inspecteurs de homesteads à Moosejaw, 822.
———Regina, 823.
———Swift-Current, 823.
Sintaluta.—Revenu de la poste, 10709.
Smith, Jacob-K., 11521.

THORNTON (Charles-Jonas) *Durham.*

DÉBATS

Loi des Inspections et de la vente, 9965.

Discussion des articles:

Loi des Inspections et de la vente, 12287.

DOCUMENTS.

Journaux du Canada contenant annonces du gouvernement de 1906 à 1911, 9112.

TOBIN (Edmund-William) *Richmond-Wolfe.*

DÉBATS.

McNeil, Lauchlin, 879.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9692.

DOCUMENTS.

Annulation du contrat de M. E. Bougie, 8366.
Bureau de poste.—D'Israeli, 11136.
———Weedon Station, 9871.
Courrier entre Brompton et Windsor-Mills, 9871.

INCIDENTS.

Bougie, M.-T., 12453.
Champoux Frères, 12469.

QUESTIONS.

Adam, E.-S., 649.
Carrier, William, 648.
Champoux Frères, 8362.
Dionne, A.-E., 650.
D'Israéli.—Edifice public, 6945.
———Promesses de vente d'immeubles, 8362.
Lambert, M., 649.
Transport de sacs du courrier à Bromptonville, 5324.

TURGEON (Onésiphore) *Gloucester.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8780.
Discours sur l'adresse, 129.
Forces navales de l'empire, 2634, 2732.

TURGEON (Onésiphore)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1817.
Northern New Brunswick Seaboard Ry. Co., 12008.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7885.
Protection des douanes et des pêcheries, 3450.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4769, 5610, 9684.
Loi des Banques, 10404, 10577.
Discussion des subsides:
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8975.
Edifices publics d'Ottawa, 12479.

DOCUMENTS.

Chiasson, Edouard-D., 3558.
DeGrâce, Louis, 3558.
Doucet, Frédérick-F., 686.
Dragage à Bathurst par le *Restigouche*, 686.
Friolet, Henri, 1580.
Gloucester.—Destitutions, 686.
———Travaux publics, 686.
Hachey, Donald-J., 687.
Johnson, Bert, 2326.
Melançon, Joseph-J., 686.
Robichaud, Joseph-L., 686.
Roy, Mme Marcelline, 11909.
Savoie, Sébastien, 1580.
Southwood, Richard, 1580.

INCIDENTS.

Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11196.
Chiasson, Edouard, 8975.
Fourniture de la glace, Chambre des communes et départements, 12489.

QUESTIONS.

Bathurst.—Levée des lettres, 6699.
Beresford.—Brise-lames, 1781.
Gloucester.—Transport du courrier, 4056.
Restigouche, dragueur, 6947.
Tracadie.—Lazaret, 607.

TURRIFF (John-Gillanders) *Assiniboia.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 267.
Droit sur les machines à fossoyer, 6861.
Forces navales de l'empire, 3566.
Loi des Banques, 1311, 2517.
Macdonald, Duncan, 833.
McNeil, Lauchlin, 859.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6741.
Richelieu-Ontario, Cie, 3418.
Service postal transatlantique, 7424.
Discussion des articles:
Chemin de fer Nord-Canadien, 4505.
Cie d'assurance contre le feu, North Empire, 4553.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3048, 3079.
Cie du chemin de fer Canadian Western, 4552.
Convention commerciale avec les Antilles, 2097.
Forces navales de l'empire, 4707, 5369.
Imperial Underwriters' Association, 4555.
Western Canada Mortgage Corporation, 2675.

TURRIFF (John-Gillanders)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Bain, James, 6943.
Cameron, Angus, 2475.
Directeur de la poste à Alameda, 669.
Dishaw, D., 1583.
Hayes, J., 1581.
Macdonald, R.-H., affidavit, élection de Macdonald, 286.
Rutherford, John, 721.
Taylor, John, 1030.
Terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1912, 7159
Vente du ¼ N.-O. de la section 29-10-18 ouest, 7606.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire, 2e lect., amendement, 3592.

PROJETS DE LOI.

Athabaska Northern, 1ère lect., 288; 2e lect., et adoption, 3898.
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2481.
North Empire Fire Insurance Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; discussion des articles, 4553; 3e lect., 6399.
Western Trust Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.

QUESTIONS.

Bayfield, H.-A., 3126.
Bureaux loués à Ottawa par le ministère des Postes, 8597.
Cadenas pour sacs du courrier, 7430.
Dickin, George, 1185.
Dorsett, W.-E., 1183.
Emissions d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Enquête au sujet des bureaux de poste de Moosejaw, 7842.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Importations à vil prix, 605.
Inspecteurs de homesteads à Estevan, 713.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Prince-Rupert, édifice public à, 2693.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Revelstoke, édifice public de, 2693.
Rutherford, John, 634.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 7603.
Young, Murdock, 3126.

SCRUTIN.

Forces navales de l'empire, amendement Turriff rejeté, 4411.

VERVILLE (Alphonse) *Maisonneuve.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6187, 6223.
Budget général, 10762 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3198, 3204.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8091.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5205, 5935, 9774.
Grève des photograveurs, 7979.
Discussion des subsides:
Législation.—Impression, etc.—6934.
Travaux publics.—Appointements, 11400.

VERVILLE (Alphonse)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Correspondance entre ministre des Postes et Aimé Dion, *re* cadenas, 7437.
Correspondants de "La Gazette du Travail", 6465.
Echantillon de cadenas et clefs vendus par l'Ontario Equipment Co., 7436.

INCIDENTS.

Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Explications sur un fait personnel, 4499.
Grève de Porcupine, 2167.
Maisonneuve.—Bureau de poste, 12470.
Ventilation de la Chambre, 11408.

INTERPELLATIONS.

Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Main-d'œuvre étrangère, destitution d'un inspecteur, 8352.

PROJETS DE LOI.

Journée de travail dans les travaux publics, dépôt, 708; 1ère lect., 708.

QUESTIONS.

Agent canadien à Anvers, 3132.
Bureau de poste à Maisonneuve, 624.
Comité de conciliation, Intercolonial, 6457.
Dominion Steel Works, 11901.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Facteurs, service des, 2002.
Hough, George, 10710.
Lettre par télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, 3129.
Procès relatif à l'élection de Maisonneuve, 3132.
Salaires sur l'Intercolonial, 6457.

WALLACE (Thomas-George) *York-Centre.*

PROJETS DE LOI.

Mayers, Emma, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Saunders, Frederick-Frank, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect. et adopt., 6936.
Tarling, Charles-Frederick, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 6937.

WARNOCK (David) *Macleod.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 2531, 10582.
Loi des Epizooties, 9892 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3323.

Discussion des articles:

Cie du chemin de fer Canadian Western, 4550.
Forces navales de l'empire, 5185, 5921.
Primes aux volontaires, 9174.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11992.

DOCUMENTS.

Offspring, J., 1581.

PROJETS DE LOI.

Deslandes, Georges-Sentis, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9759; 3e lect. et adoption, 10408.

WARNOCK (David)—*Suite.*

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Ventes de terres dans l'Alberta, 7687.

WEBSTER (John) *Brockville.*

DÉBATS.

Déplacement des gares terminus, 7944.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10694.
Arts, agriculture et stat.—Expositions, 10690.

WEICHEL (William-George) *Waterloo-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3637.

WHITE (Gerald-Verner) *Renfrew-Nord.*

DÉBATS.

Modification de règle 17 de la Chambre, 8028.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6734.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11359.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11472, 11489.

PROJETS DE LOI.

Canal de la Baie Georgienne, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2662, 2701, 3173; 3e lect. et adopt., 3177.

QUESTIONS.

Importation de plaques pour murs, 2234.

WHITE (William-Henry) *Victoria, Alta.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5225, 5740.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11382.

DOCUMENTS.

Renvois du service décrétés par l'administration dans circonscription électorale de Victoria, Alta., 2476.

INTERPELLATIONS.

Explications sur un fait personnel, 5318.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Gray, Ambrose, 11906.

WHITE (Hon. William-Thomas) *Leeds.*

DÉBATS.

Adresse, discours sur l', 86.
Banque et commerce de banque, 11911, 11932.
Banques, loi des, 1299, 1887, 2409, 2555, 10275, 10574, 10957.
Budget général, dépôt du, 1913-1914, 2642.
Convention commerciale avec les Antilles, 928, 2079, 9035.
Crédit agricole, 3266.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Droit sur les machines à fossoyer, 6851.
Emigrants, protection des, 12437.
Forces navales de l'empire, 1351.
Landry, André, 6762, 6796.
Macdonald, Alexander, 1011.
———Duncan, 831.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8498.
Monnaie d'Ottawa, 8904, 9365.
Phares et des côtes, service des, 6409 et suiv.
Présidence du comité, 6192.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12140.
Règlement de la Chambre, 6530.
Révocations à Descouse et à Arichat, 949.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3474.
Subsides, loi des, 2e lect., 11938.
Subsides et les forces navales de l'empire, bill des, 12503.
Subventions au Canadian-Northern, 12041, 12130.
Traité anglo-japonais, 7183, 7236.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3902.
Banques, loi des, 1887, 1922, 10374.
Brevet d'A.-D. Richard, 3899.
Budget général, 6400, 6469, 9900, 10834, 10918, 10933.
Caisses d'épargne de Québec, 10825.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2678.
Canada Permanent Trust Co., 2678.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2646.
Forces navales de l'empire, 7509, 9399.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Huron & Erie Loan & Savings Co., 2667.
Imperial Underwriters' Ass'n., 4558.
Ordre indépendant des Forestiers, 7394.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204, 12209.
Primes à l'extraction du plomb, 10827.
Regal Trust Co., 3522.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12226.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674.

Discussion des subsides:

Bureaux des sous-receveurs généraux, 6479, 6683.
Commission Internationale, 12396.
Commission pour paiement de l'intérêt sur dette publique, 6694.
"Coût de la construction" du Transcontinental, 7038.
Gouvernement civil.—Dépenses non prévues, 6502.
Impression des billets fédéraux, 6688.
Réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, convention, 12396.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6597.
Société Royale de géographie d'Angleterre, 12412.
Travaux de dragage, 6597.

DOCUMENTS.

Chemin de fer Pacifique Canadien, 617, 618, 619, 620.
Comptes publics, (dépôt), 84.
Lettres F.-D. Jones *re* ciment, 91, 98, 99, 100.
Liste des actionnaires des banques autorisées, 84.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Monnaie d'Ottawa, 9366-8.
Rendement aurifère du Canada, 8914-5.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, Pugsley, 6704.
Algoma Steel Co., 7065.
Banque Internationale du Canada, 2272.
Barry-Bay, désastre de, 3289.
Budget en français, 6611.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8605.
Demandes de documents, 1400.
Quorum, pas de, 4784.
Rapport demandé, 11655.
Reliquats non réclamés dans les banques, 84.
Remise de droits sur rails d'acier, 7058.
Version française du budget de 1913-14, 6653.

INTERPELLATIONS.

Banque Internationale, 4415.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8462.
Crédits supplémentaires, 8991.
Droits sur les fruits et les légumes, 7154.
Farmers' Bank, 6938.
Naufrage de Barry's-Bay, 4415.
Tarif douanier, 6639.

MOTIONS.

Banque et commerce de banque, Chambre donne assentiment aux amendements faits par le Sénat, 11917; adoptée, (83 à 10), 11937.
Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avance, adoptée, 11910.
Crédits à voter, acceptée, 7107.
Loi de Finance, adoptée, 12007.
Loi de Subsides, 2e lect., adoptée, 9365.
Monnaie d'Ottawa, 2e lect., adoptée, 9365.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, amendement, à annexe; adoptée, 12209.

PROJETS DE LOI.

Loi des Banques, dépôt et 1ère lecture, 1299; 2e lect. et disc., 9350; renvoi au comité des banques et du commerce, 2569; 3e lecture et adoption, 10983; amendements du Sénat, 11911; 2e lect. et adoption, 11938.
Caisses d'épargne de la province de Québec, 1ère lect., 10438; 2e lect. et disc., 10825.
G.-T.-P., obligation du, 3e lect., 1620, 1887.
Primes à l'extraction du plomb, dépôt 10484, 1ère lect., 10484; 2e lect. et disc., 10827; 3e lect. et adoption, 10828.
Primes sur le minerai de plomb, dépôt, 9936.
Monnaie d'Ottawa, dépôt, 8920; rapport, 3e lect. et adop., 9373.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépôt et 1ère lect., 12143; amendement, 12209; 3e lect., 12211; adoption, 12218.
Subsides, 1ère lect., 11938; 2e lect., disc. et rapport, 11939; 3e lect. et adoption, 12488.
Tarif des douanes, 3e lect. et adoption, 11789.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adoption d'une loi de finance, 1ère et 2e lect. et adoption, 7154.
Caisses d'épargnes dans la province de Québec, dépôt, 10351.
Hôtel de la Monnaie, dépôt, 8037; disc., 8904; 1ère et 2e lect. et adoption, 8920.
Loi des Banques, dépôt, 1294; 1ère et 2e lect. et adoption, 1299.
Obligations du G.-T.-P., achat des, dépôt, 902;disc. en comité, 1605; 2e lect., 1620 adopt., 1620.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépôt, 11910; disc. en comité, 12140; rapport et 1ère lect., 12141; 2e lect. et adoption, 12142.
Primes à la fabrication de l'acier, 1ère lect., 2e lect. et adopt., 10483.
Primes sur le plomb, dépôt, 10351; disc. en comité, 10438 et suiv.; 2e lect. et adoption, 10483.
Somme à voter pour subsides, 7106; adopt., 7107.

QUESTIONS.

Auditeur général, 10435.
Banque Internationale, 11524.
Burdett.—Poste de douane, 825.
Cardston.—Percepteur des douanes, 1036.
Cie du chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 7159.
Circulation monétaire, 8596.
Clôture de fil de fer, 595.
Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.
Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1190.
Douanes à Gleichên, 824.
———Joliette, 1533.
Douaniers de Yarmouth, 1308.
Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Droits sur les rails d'acier, 819.
Emission d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Enquête sur banque Farmers', 641, 820.
———banque Internationale, 11524.
Exportations de bestiaux aux Etats-Unis, 1396.
Farmers' Bank, 2802.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Gaudet, Ag., 1537.
———J.-D., 1538.
Incursions des Fenians, indemnité, 7433.
Joliette.—Sous-percepteur des douanes, 1539.
Mack, S.-E., 819.
McGougan, J.-McKay, 1536.
Monnaies canadiennes, 8700.
Murray, David, 978.
Naufrage du *Mayflower*, 7248.
Osborne, Frank-A., 1037.
Pacifique-Canadien, émission d'actions communes, 617.
Préférence britannique, 597.
Roberge, Jean.
Subside fédéral à l'Ile du Prince-Edouard, 4566.
Tarif douanier, 2062.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs. 1191.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

RAPPORTS.

Auditeur général, 1912, (vol. 1), 1584.
———(vol. 2), 2328.
———(vol. 3), 1438.
Société Royale du Canada, dépôt.
Supplément du 14e rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 3464.

WILCOX (Oliver-J.) *Essex-Nord.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6853.
McNeil, Lauchlin, 868.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 9764.

QUESTIONS.

Taux des câblogrammes, 3127.

WILSON (Charles-Avila) *Laval.*

DÉBATS.

Adresse, discours sur l', 568.
Demande de documents, 4419.
Loi modifiant loi des pénitenciers, 11656.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6737.
Pomminville, Dr J., 961.
Présidence du comité, 6209.
Règlement de la Chambre, 6577.
Discussion des articles:
Chemin de fer Niagara-St. Catharines-Toronto, 3520.
Forces navales de l'empire, 4836, 5257, 5775.
Discussion des subsides:
Administration de la Justice.—Traitement du personnel, 11289.
Canal de la Vallée de la Trent, 11589.
Exercices militaires annuels, 11375.
Ministère des Postes.—Traitements et dépenses casuelles, 11589.
Pénitencier Saint-Vincent de Paul, 11294, 11311.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11472.

DOCUMENTS.

Dorion, Eugénie, 966.
Dragage de la rivière des Prairies, 953.
Enquête sur la division des lois de la Chambre des Communes, 7606.
Gents, W., 1583.
Liste des fonctionnaires que le gouvernement a remerciés de leurs services, 2348.
Pomminville, Dr J., 961, 966.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 12215-12218.
Inspecteurs bilingues pour les pénitenciers, 11289.
Ventilation de la Chambre, 11408.

INTERPELLATIONS.

Demande de documents, 4418.

QUESTIONS.

Automobiles de l'Etat, 1177.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.

WILSON (Charles-Avila)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Raccordement du G.-T.-P. avec Montréal, 951.
Roy, J.-N., Dr, 4189.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.

WILSON (Gordon-Crooks) *Wentworth.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 526.

WILSON (Gordon-Crooks)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer Niagara-St. Catharines-Toronto, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adopt., 3520.

WRIGHT (William) *Muskoka.*

DÉBATS.

Budget général, 10842.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 9736.
Loi des Banques, 10383.

31551—F

SECONDE PARTIE—SUJETS

ORDRE DES SUJETS :—

Ajournements, Budget, Comité Communications, Débats, Décisions de l'Orateur, Discours du Trône, Discussion des articles, Discussion des subsides, Documents, Incidents, Interpellations, Messages, Motions, Projets de loi, Projets de résolution, Questions, Rapports, Scrutin, Subsides.

AJOURNEMENTS.

Ascension, 8988.
Cendres, (mercredi des), 2795.
Noël—Vacances de, 1293, 1437.
Pâques—Vacances de, 6245, 6504.

BUDGET.

Dépôt du budget de 1913-1914, 2642.
Discussion générale, 6363, 6400, 6469, 9900.
Supplémentaire, 1913-1914, 10641, 10933; dépôt, 5820.
Version française, 6362.

COMITÉS.

Agriculture et colonisation, 376.
Banques et Commerce, 375.
Bibliothèque, 378.
Bills d'intérêt privé, 374.
Chabot, M., comité spécial, modification du.
Chemins de fer et Canaux, 373.
Compte rendu officiel des Débats, 378.
Comptes publics, 375.
Economie interne, 5
Forêts, cours et chutes d'eau, 378.
Impressions, 374.
Marine et Pêcheries, 377.
Mines et minéraux, 377.
Ordres permanents, 374.
Pensions aux vieillards—Comité d'enquête spécial, 2219.
Privilèges et élections, 372.
Pouvoirs des comités permanents, 378.
Roche, M., membre du comité de l'Agriculture, 652.

COMMUNICATIONS.

Blue, C.-S., promotion de, 5.
Emigration japonaise, 7769.
Galbraith, Frederick, nomination de, 5.
Grand-Tronc-Pacifique, obligations de 3%, 2164, 2183.
Lanark-Sud, vacance du siège électoral de, 12375.
Message du Gouverneur général, 4990.
Miller, R.-C., rapport, 3861.
Ouverture de la session, 1.
Sanction de lois par Son Altesse Royale, 7149, 7184, 7683, 7721.
Sanction de lois par son Excellence l'Administrateur, 5108.
Young, E.-C., nomination de, 5.

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6263 à 6354 et suiv.
Achat et vente de mouton par le ministre de l'Agriculture, 657 à 664.
Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2215, 2216.
Ajournement du comité général, 6080 à 6236.
Directeur de la poste à Alameda, 678.
Amélioration des grandes routes, 8416 à 8457, 9072, 9103.
Amélioration des grandes routes. Amendements du Sénat, 12322 à 12367.
Amendement de M. Maclean, Halifax, 7917 à 7939.
Andover, à Saint-Jean, N.-B., ligne d', 12010, 12011.

DÉBATS—*Suite.*

Application de la question préalable, 7634-35.
Appointements des juges des cours de comtés, 8281-84.
Baldwin, Eugène O., 8247 à 8261.
Banque et commerce de banque, 11911-32.
Bent, Lemuel, 997.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12493 à 12514.
Budget général, 9900 à 9936, 10715 à 10957.
Cadenas des sacs à dépêches, 7132, 7140, 7143.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733 à 793.
Calgary-Fernie, Compagnie du chemin de fer, 12029.
Canada Northwest, Loan and Mortgage Co., 7561, 7562.
Canadian Northern, Compagnie des embranchements du, 7980.
Canadian Northern, embranchements du, message du Sénat, 11722.
Canadian Northern, subventions au, 12033, 12075, 12086, 12110, 12114, 12130.
Motion Oliver, 12134.
Canadien du Nord d'Ontario, chemin de fer, 8698; retrait d'un bill relatif au chemin de fer.
Canal de la baie Georgienne, 2693, 2701, 2720, 2723, 3858.
Canal de Panama.
Certificats de terres aux volontaires du Sud-Africain, 1119.
Chemins de fer de l'Etat, amendements du Sénat à la loi des, 12375 à 12383.
Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 2372.
Citation de R. C. Miller, à la barre de la Chambre, 3464, 3468.
Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464.
Classement du personnel des Communes, 12301 à 12320.
Colis postaux, 1540 à 1570.
Comité de la défense impériale, 7947.
Comité des banques et du commerce, 9101.
Commandes de l'amirauté au Canada, 970.
Commercial Acetylene Company of New York, 10641.
Commission de conservation, 9976.
Convention commerciale avec les Antilles—906 à 928, 2064 à 2084, 8992, 8997, 9015, 9024, 9053.
Cour Suprême, traitement du registraire, 8281, 8287.
Crédit agricole.—Création d'un système de, 3226-3272.
Creusement de la rivière de l'Est, 665, 668.
Demande de documents, 4419.
Déplacement des gares terminales, 7944.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Descouse, destitutions à, affaire Landry, 4067.
Descouse et à Arichat-ouest, renvois à, 836, 847, 850, 942 à 949.
Devereux, Charlotte, 6901, 6913, 6923.
Discours sur l'adresse, 6, 14, 25, 4243, 50, 86, 115, 119, 129, 137, 160, 165, 184, 199, 204, 209, 210, 224, 247, 253, 257, 267, 291, 305, 338, 354,

DÉBATS—*Suite.*

379, 392, 410, 430, 457, 473, 476, 486, 490, 514, 524, 526, 556, 568, 581, 586, 587, 588, 589.
Discours sur l'adresse.—Amendement Laurier, 42; amendement Mondou, 581.
Donaldson, affaire, 8174, 8237.
Donaldson, Arthur, 8031, 8033.
Droits sur les machines à fossoyer, 6845, 6861.
Duchemin, M., 679, 680.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Election d'Antigonish, 10485 à 10572.
Emigrantes, protection des, 12521 à 12525.
Encouragement de l'Agriculture, 8303, 8309, 8315, 8318, 8319, 8321, 8326, 8328, 8333, 8335, 8336, 8341, 8342, 8347.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 1039, 1041, 1058, 1087, 1114, 1120, 1150, 1157, 1194, 1221, 1244, 1269, 1311, 1320, 1333, 1340, 1351, 1366, 1401, 1440, 1482, 1509, 1620, 1649, 1659, 1695, 1729, 1740, 1759, 1768, 2572, 2732, 2757, 2780, 2833, 2885, 2913, 3023, 3140, 3184, 3198, 3204, 3289, 3303, 3312, 3313, 3323, 3335, 3348, 3363, 3566, 3593, 3616, 3637, 3645, 3671, 3707, 3721, 3742, 3748, 3865, 3874, 3883, 3906, 3935, 3938, 4021, 4026, 4068, 4111, 4129, 4157, 4169, 4179, 4199, 4231, 4251, 4259, 4271, 4305, 4349, 4350, 4374, 4395.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 732, 903.
Gogarty, Fanny, Maria, divorce de, 6940, 6941.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3177, 3179, 3181.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt au, 12140, 12212, 12216.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6865, 6897.
Grenier, inventeur de serrures, 7138.
Grève des photograveurs, 7964, 7979.
Grève sur le C.-P.-R., 2008, 2015, 2017, 2020, 2024, 2026, 2027, 2029, 2031.
Hôtel de la Monnaie, 8904 à 8919, 9365, 9370, 9373.
Incident *re* limite d'âge, 12316, 12317 et suiv.
Intercolonial, bureau administratif, point d'ordre, 7085, 7086.
Intercolonial, extension du réseau de l', 2038, 2042, 2043, 2047, 2052, 2054.
Intercolonial, lignes subsidiaires de, etc., 8792 à 8804, 9113, 9118, 9119, 9121, 9123, 9124, 9125, 9126, 9129, 9130, 9133, 9142.
Intercolonial, lignes tributaires de l', 1790, 1791, 1812, 1817, 1821, 1833, 1837, 1839, 1843, 1850, 1852, 1859, 1862, 1865, 1868, 1871, 1873, 1881.
Intercolonial, transport des marchandises par l', 956.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4011.
Intercolonial, Vale Nord, 955.
Interprétation du règlement de clôture, 9848 à 9866.
Kitsilano, réserve indienne de, 8706 à 8734; 11144, 11150.
Kootenay, Arrowhead, 3177.
Landry, André, 6762, 6785, 6796, 6806, 6807, 6809, 6813.
Loi de navigation, 804, 808.
Loi des banques, 1294, 1298, 1299, 1307 et suiv., 1887, 1907, 1920, 1922, 1943, 1945, 1959, 1965, 1979, 1981, 1983, 2350, 2364, 2372, 2374, 2383, 2399, 2409, 2414, 2416, 2421, 2424, 2427, 2485, 2509, 2517, 2531, 2534, 2536, 2541, 2547, 2555, 10408.
Loi des épizooties, 9888, 9895.
Loi des grains, 9374, 9395.
Loi des inspections et de la vente, 9940, 9941, 9950 à 9966 et suiv.

DÉBATS—*Suite.*

Loi des juges, 11606, 11981, 12148, 12149.
Loi des pénitenciers, 11656, 11664.
Loi des subsides, 2e lect., 11938.
Loi uniforme de naturalisation, 2444, 2453, 2456, 2463, 2464, 2466.
Macdonald, Alexander, 1007, 1011, 1016, 1017, 1019, 1022.
Macdonald, Duncan, 830, 833.
Margaree Coal & Ry Co., Ltd., 12008,
Marine marchande du Canada, 932, 934.
McLeod, Duncan, 7110.
McNeil, Lauchlin, 852 à 886.
Miller, R.-C., 3762 à 3857.
Ministère des Postes, 11681 et suiv.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7608, 7640, 7648, 7661, 7673, 7688, 7701, 7712, 7738, 7771, 7787, 7794, 7806, 7825, 7859, 7916, 7940, 7981, 8028, 8044, 8110, 8462, 8589, 8610, 8672.
Monnaie d'Ottawa, 9365, 9370, 9373.
Monnaies étrangères et autres, 6698.
Montréal, commission du port de, 931, 1571, 1573.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001, 10002, 10007, 10009, 10015, 10019, 10027, 10033, 10042, 10046, 10063, 10064, 10070, 10090 et suiv.
Motion d'ajournement Béland, 8064 à 8078.
Motion d'ajournement Pugsley, 7636 à 7648.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6721 à 6741.
Northern New Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008.
Nouvelle entreprise, crédit mis de côté, 7106.
Obligations du G.-T.-P., 1605 à 1619.
Ordre indépendant des Forestiers, 1338, 1339.
Pollution des eaux navigables, 8851, 8865, 8873, 8874, 8875, 8876, 8878, 8881, 8882, 12004, 12006.
Pomminville, Dr J., 961, 963.
Port Burwell et London, ligne de chemin de fer entre, 12025.
Présidence du comité, 6191 à 6214.
Primes à la fabrication du plomb, 10438 à 10482.
Primes aux volontaires, 9160, 9176.
Prince-Albert, concession d'un terrain à 8142.
Protection des douanes et des pêcheries, 3377 à 3448.
Québec, caisse d'épargne de, 10825.
Québec, commissaires du port de, 8272, 8278, 9148.
Question de procédure, 6141 à 6178.
Question de règlement, 6110, 12141.
Radiotélégraphie, 794 à 798, 2485.
Règlement de la Chambre, 6358 à 6361, 6509 à 6592.
Remise de droits sur rails d'acier, 7068 à 7081.
Rentes viagères de l'Etat, 9872 à 9886 et suiv.
Retard dans le dépôt des documents, 3287.
Richelieu, Ontario, Compagnie de navigation, 1156, 1336, 3409, 3418, 3420, 3422, 3469 à 3502.
Royal National Sanitarum Association, 982, 983.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6612.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8042, 8043.
Scott, Robert J., 3562, 3563, 3564.
Séances du matin, 8989, 8990, 9495.
Services des phares et des côtes, 6400 à 6417 et suiv.
Service postal transatlantique, 7418, 7424.
Service télégraphique impérial, 9267, 9292.
Smith, Lyman, 7102, 7103.
Subventions aux chemins de fer, 11652.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305-54.
Tarif douanier, 6649.
Tarifs des messageries, 3532, 3556.
Taux de transport dans l'Ouest, 9191, 9218, 9221, 9228, 9250.

DÉBATS—*Suite.*

Terrains à St-Pierre (N.-E.), 990, 991.
Tobique-Campbellton Ry Co., 12009.
Traité anglo-japonais, 7160, 7164, 7170, 7184, 7186, 7242, 7347, 7382, 7400, 7413.
Traitement des juges, 6482 à 6488, 8287.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11792 à 11795.
Transport dans l'Ouest, 6136, 6138.
Travaux de la Chambre, 2343 à 2347, 3282 à 3284.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11214, 11285.
Union, Compagnie d'assurance sur la vie, 8605, 8607, 8608.
Vancouver, commissaires du port de, 8741, 8746, 9150, 9155.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR.

Ajournement, 8075.
Amélioration des grandes routes, 12365.
Amendement German au bill des subventions au Canadian Northern, déclaré irrégulier, 12200.
Amendement imposant des conditions à un octroi est régulier, 12188.
Amendement ne visant qu'un seul article à projet de loi doit être discuté seul, 7387.
Appel Pugsley à la Chambre, 4982.
Application de la règle 23, 7634.
Article 23 du règlement, 1218.
Avis de deux jours suffisant, 7916.
Commentaires sur une question sont interdits, 11525.
Débat sur l'affaire Donaldson 8203.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Devereux, Charlotte, 6922.
Devlin, relative à la goélette "Advocate", 1192.
Feuilleton de la Chambre, 6844.
Intercolonial, bureau administratif, M. Emmerson, 7085.
Miller, R.-C., 3468, 3763, 3774, 3780.
Motion German, sur subventions au Nord-Canadien, 12133.
Motion Graham, sur subventions au Nord-Canadien, 12136.
Motion Guilbault, déclarée contraire au règlement, 3365.
Motions Macdonald, subventions au Nord-Canadien, 12138.
Motion Mondou déclarée hors d'ordre, 3364.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, irrégulière faute d'avis de deux jours, 8031.
Motions Oliver, prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12141.
Motions Oliver, sur subventions au Nord-Canadien, 12135.
Obstruction tenue non parlementaire.
Papiers officiels cités au cours d'un débat doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, sous bonne garde, 8173.
Pension à la vieillesse, 10984.
Pratique irrégulière au sujet de questions soulevées, 6939.
Procédure, 10988.
Proposition ayant pour but une subvention d'argent ne peut être faite par un simple député, 12133.
Questions doivent être inscrites au Feuilleton, 7249.
Questions devant être inscrites au Feuilleton, 7246.
Question préalable, pas d'amendement à la, 7938.
Règlement de clôture, 9866.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR—*Suite.*

Question devant la Chambre, sur motion d'ajournement on ne peut discuter que la, 8075.
Question sur le tapis, un député ne doit pas s'écarter de l'examen de la, 7406.

DISCOURS DU TRÔNE.

Discours du trône, dépôt, 1; discussion, 6, 86, 160, 209, 291, 379, 486.
Prorogation, 12537, 12538.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Alberta, Cie d'irrigation et de chemin de fer, 3109, 3113.
Alberta Inter-Urban Railway Company, 8828-29.
Amélioration des grandes routes, 8770 à 8790, 8823, 8833 à 8850.
Archives publiques, 12288-9.
Association des comptables du Canada, 3902 à 3905, 3958 à 4109 et suiv.
Association protectrice des médecins canadiens, 3508 à 3511; 3966 à 4006, (voir aussi Canadian Medical Protective Association).
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Railway Co., 3698, 3898.
Avancement de l'instruction agricole, 8291, 8294, 8747, 8766.
Barnett, Otto, brevets d', 11721.
Bishopric, George-Frederick, brevet de, 2644, 2769.
Brésilienne, Cie de traction et d'éclairage, 3108, 3118.
Burrard à Westminster et à la frontière, Compagnie de chemin de fer et de navigation de, 11059.
Burrard-Inlet, pont à, 12030.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8368, 8380-84-94.
Canada Hail Association, 3897-98.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Co., 2678 à 2685.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2645 à 2972.
Canadian Medical Protective Association, 3508 à 3511, 3966 à 4006, (voir aussi association Protectrice des Médecins canadiens.)
Canadian Northern, lignes d'embranchement, 3514-16, 4500 à 4516, (voir Canadien-Nord.)
Canadian Northern, subventions au, 12191 à 12199.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Canadian Western, Cie du chemin de fer, 4550-53.
Canadien-du-Nord de Québec, chemin de fer, 3518-19.
Canadien-Nord, chemin de fer, 4500 à 4546, (voir Canadian Northern, ci-haut.)
Canal de la baie Georgienne, 2662-64, 3174-76.
Classement du personnel des Communes, 12302 à 12320.
Code criminel, modification du, 11939-59.
Colis postaux, 12151, 12186.
Commercial Acetylene Company, 11330-32.
Convention Commerciale avec les Antilles, 2096 à 2194 et suiv.
Cour d'Echiquier, 3458-59.
Cour Suprême, 8810 à 8822.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829 à 6842.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333-35.
Dominion Trust, 3520-21.
Ebro, Cie d'Irrigation et d'énergie d', 3117-19.

DISCUSSION DES ARTICLES—*Suite.*

Encouragement à l'Agriculture, 8348.
Forces navales de l'empire, 4421, 4422, 4424, 4425, 4430, 4440, 4450, 4457, 4458, 4471, 4473, 4475, 4481, 4490, 4491, 4497, 4578, 4579, 4591, 4593, 4600, 4601, 4609, 4616, 4617, 4618, 4619, 4620, 4621, 4625, 4626, 4628, 4630, 4631, 4632, 4634, 4635, 4636, 4637, 4642, 4646, 4652, 4656, 4657, 4661, 4666, 4679, 4682, 4707, 4713, 4715, 4719, 4928, 4739, 4754, 4860, 4769, 4774, 4475, 4777, 4781, 4785, 4841, 4850, 4853, 4888, 4894, 4912, 4923, 4930, 4935, 4951, 4964, 4967, 4970, 4984, 4985, 4999, 5007, 5010, 5040, 5045, 5054, 5059, 5062, 5075, 5089, 5096, 5109, 5113, 5148, 5153, 5155, 5157, 5169, 5178, 5186, 5195, 5205, 5210, 5212, 5222, 5225, 5237, 5247, 5257, 5269, 5275, 5282, 5290, 5302, 5326, 5329, 5333, 5334, 5338, 5339, 5369, 5371, 5380, 5389, 5398, 5406, 5407, 5418, 5426, 5437, 5442, 5445, 5449, 5457, 5460, 5468, 5475, 5492, 5502, 5511, 5528, 5535, 5546, 5553, 5558, 5566, 5572, 5577, 5579, 5610, 5617, 5638, 5640, 5649, 5661, 5691, 5697, 5720, 5726, 5727, 5732, 5737, 5740, 5744, 5760, 5769, 5775, 5791, 5802, 5810, 5813, 5820, 5826, 5828, 5846, 5860, 5877, 5882, 5887, 5903, 5910, 5916, 5921, 5925, 5935, 5953, 5963, 5977, 5981, 6006, 6007, 6019, 6026, 6095, 6122, 6239; 7438, 7452, 7459, 7477, 7485, 7509, 7536, 7562, 7576, 9399, 9401, 9409, 9413, 9421, 9431, 9433, 9437, 9450, 9461, 9466, 9471, 9501, 9510, 9545, 9557, 9578, 9581, 9584, 9586, 9588, 9592, 9594, 9606, 9618, 9622, 9624, 9626, 9628, 9649, 9658, 9660, 9667, 9672, 9680, 9681, 9684, 9692, 9709, 9717, 9718, 9727, 9731, 9736, 9741, 9745, 9748, 9753, 9760, 9764, 9767, 9772, 9774, 9785, 9789, 9794, 9801, 9806, 9810, 9813, 9827, 9830, 9835, 9837, 9845, 9847, 9977, 10236, 10247, 10251, 10253, 10261, 10267, 10268, 10273, 10276, 10279, 10282, 10289, 10295, 10296, 10309, 10311, 10327, 10341.
Galerie Nationale du Canada, 9252-66.
Glengarry, et Stormont, chemin de fer de, 11058.
Grand-Tronc-Pacifique, 3456, 9225.
——— prêt au, 12204-09.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company, 8826.
Huron and Erie Loan and Savings Co., 2667.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2608.
Hull, Cie électrique de, 3122.
Imperial Traction Company, 9225-26.
Imperial Underwriters' Association, 4555 à 4561.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4109-10.
Loi des Banques, 10374 à 10430, 10574 à 10669, 10957 à 10977.
Loi des chemins de fer, 9936, 9967, 9973, 9974.
Loi des falsifications, 11986-7.
Loi des grains, 8925-32.
Loi des inspections et de la vente, 12277, 12287.
Loi des Postes, 12253, 12257, 12265, 12269.
Loi des juges, 12275.
Manitoba et Northwestern, chemin de fer, 2203.
Manitoba-Ontario, chemin de fer, 3955.
Manitoba, chemin de fer, radial du, 8829.
Marine marchande du Canada, 932.
Marquage des fruits 10370.
Meek, Frank-William, 11900, 12078-80.
Middlesex Trust Company, 9357.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8827-28.
Montréal, commission du port de, 931.
Newman, F.-J. *et al.*, brevets de, 3900-3901, 4455-4456.
New-Westminster, commission du port de, 2609 à 2616, 2643, 2644, 3104.

DISCUSSION DES ARTICLES—*Suite.*

Niagara, St. Catharines, Toronto, chemin de fer, 3520.
Nipissing, chemin de fer Central de, 8827.
North Empire, Cie d'assurance contre le feu, 4553-55.
North-Fraser, commissaires du port de, 2652, 2653, 2660, 3106
Northwest Guarantee and Accident Insurance, 2667.
Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, Cie de traction, d'éclairage et de force de, 3119, 3121.
Ordre indépendant des Forestiers, 7392, 7554 à 7560.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Pacific and Peace River Railway Company, 8825.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8920-23.
Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., 11721.
Police fédérale, 8806-08.
Port-Nelson, compagnie de, 7398.
Power, Lenore, divorce à, 12081-86.
Protection des douanes et des pêcheries, 3450-52.
Prudential Life Insurance Company, Canada, 7399.
Québec, caisse d'épargne de, 10825.
Québec, commissaires du port de, 8805.
Radiotélégraphie, 8933-36.
Real Estate Loan Company of Canada, 9356.
Regal Trust Co., 3e lecture et adoption, 3521-22.
Rentes viagères, 10126 et suiv.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11988-92.
Richard, A.-D., brevet de, 3899, 3956, 3957.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2643, 2771 à 2778, 3034, 3046, 3048, 3051, 3053, 3061, 3065, 3067, 3073, 3078, 3079, 3085, 3088, 3089, 3098.
Service télégraphique impérial, 11993, 12003.
Shuswap-Okanagan, Cie du ch. de fer, 3517.
Southampton et Canadien-Pacifique, 9227-28.
Tarif des douaniers, 11789.
Témiscamingue et Nord d'Ontario, subvention au, 12219-48.
Transcontinental National, 3457.
Van Buren, Cie de ponts, 11718-20.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674-2676.
Winnipeg, approvisionnement d'eau de, 11060-61.
Zone du chemin de fer, 12270.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

[Voir *Subsides*].

DOCUMENTS

Achat de bois pour quai à St-Germain de Kamouraska, 7436.
Achats de boîtes pour poste rurale, 7431.
Achat de propriétés par le ministère des Chemins de fer et Canaux, 2058.
Actionnaires des banques autorisées, 84.
Alameda, directeur de la poste à, 669.
Aldershot, N.-E., fourniture de la glace, au camp d', 8366.
Aldershot, camp d', larcins commis, 8366.
Alberta et la Saskatchewan, vente de terres des écoles dans, 3136.
Alsack, Sask., destitution du maître de poste d', 2470.
Amerault, James, destitution de, New-Edimburgh, N.-E., 4577, 4580.
P. E. Amyot, ingénieur, et Chas. E. Taché, 683.

DOCUMENTS—*Suite.*

Annapolis, N.-E., destitutions dans le comté d', 4573
Antigonish, magasin de la 18ième batterie d'artillerie à, 900.
Antigonish et Livingstone-Cove, courrier entre, 900, 10436.
Antigonish, transport du foin sur l'Intercolonial dans, 4019.
Antilles, importations de mélasses, etc., des, 899.
Appareil de vente automatique de timbres-poste, 11910.
Arbuckle, James, à Pictou, N.-E., 2477.
Archibald, A.-D., 1033.
Armstrong, Arthur, 1579.
Armstrong, James, 894.
Arsenault, John, 891, 896.
Asker, à Campbellton, 2479.
Association forestière du Canada, 9870.
Astephen, Abraham, 898.
Atkinson, enquête sur accident au cheval d'Arsène Lauzon, à Amqui, Rimouski, 2471.
Atwood, S., à Atwood's Brook, N.-E., 2476.
Aucoin, Charles, de Chéticamp, N.-E., 2473.
Avocats, question du mariage, 966.
Bac à vapeur entre le Nouveau-Brunswick la Nouvelle-Ecosse, etc., 1883.
Backshore et Pictou, contrat pour transport des malles entre, 2474.
Baie des Chaleurs, subventionnement d'une ligne de steamers sur la, 682.
Bain, James, destitué, 6943.
Bain, R., à New-Campbellton, 2729.
Baldwin, O., lettre d'Eugène, 8257.
Bannon, James W., douanier, Ste-Agnès de Dundee, 686.
Banque Internationale du Canada, (Licence), 1584.
Bardier, Paul, nomination de, 8365.
Bares, Archibald, 4196.
Barils de clous achetés pour l'Intercolonial en 1912, 6464.
Barry, M., 1584.
Barss, Archibald, 1029.
Bassins de radoub, (dépôt), 1392.
Bateau de pêche "Davies", 7437.
Bathurst, dragage à, par le "Restigouche", 686.
Bâtisses occupées par le gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, 4019.
Bazinet, fermeture du bureau de poste de Moulin, Joliette, 6943.
Bear River, travaux à, 10436.
Beeman, J.-C., 892.
Bégin, M. J., régisseur de ferme expérimentale à Sainte-Anne de la Pocatière, 2328.
Bélanger, capitaine de l'"Eureka", 10712.
Bélanger, P., 1584.
Bellemare, Wilfrid, destitution de, 4755.
Belzil, Mme, maîtresse de poste à Saint-Octave, Rimouski, destituée, 2327.
Bent, Lemuel, 997.
Bettez, Alfred, destitution de, 8903.
Birks, H., 1583.
Bessett, Dr C.-P., 892.
Blais, M. C., démission de, 7606.
Blanchard, C.-P., destitué, 2470.
Blue, C.-S., et F.-M.-S. Galbraith, 5.
Bohan, John W., 1579.
Bohan, Mary A., 1579.
Bonaventure, annulation de contrats de la malle dans, 684.
Bonaventure, bureaux de poste dans comté de, 2327, 7607.
Bonaventure, changements dans les emplois de maîtres de poste dans le comté de, 5325.

DOCUMENTS—*Suite.*

Bonaventure, commissaires enquêteurs dans le comté de, 7607.
Bonaventure, contre-maître général et autres employés dans, 682.
Bonaventure, destitution dans, 7850, 11136.
Bonaventure, dragage à la rivière, 4515.
Bonaventure, énumérateurs du recensement dans, 684.
Bonaventure, fonctionnaires du ministère de la Marine, dans, 683.
Bonaventure, maîtres de poste de, révoqués, 684.
Bonaventure, nouveaux bureaux de poste du comté de, depuis octobre 1911, 682.
Bonaventure, personnel de Marine et Pêcheries, dans le comté de, 2327.
Bonaventure, transport du courrier dans, 683.
Bonaventure, travaux publics dans, depuis octobre 1911, 682.
Boston, bureau d'immigration à, 901.
Boudreau, Barthélemy, 11057.
Boudreau, William, 10124.
Boudrot, Bertie, 1031.
Boudrot, Dominique, 892.
Boudrot, Elias M., 1031.
Bougie, annulation du contrat de M. E., 8366.
Bourdages, P.-B., 8365.
Bourinot, John-C., de Port-Hawkesbury, N.-E., 11136, 11137, 6465.
Bourinot, M., révocation de, 8988.
Bourque, Alexis, destitution de, 8365.
Bourque, Marin, 1032.
Boutilier, Mathew, 899.
Boviard, D., 1583.
Bow, William, à Winchester, Ont., 2730.
Bowles, J., à Alder-River, N.-E., 2477, 4195.
Bowman, Charles-Arthur, 686.
Boyd, Angus, 893.
Brady, M. F., 681.
Brevet portant le numéro 142, 823, 7607.
Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's-Cove, N.-E., service du transport de la malle entre, 8904.
Briggs, Geo. F., 1579.
Broderick, M., 1582.
Brome, nominations dans comté de, 8988.
Brompton et Windsor-Mills, courrier entre, 9871.
Brown, George L., préposé au phare fédéral, à Prescott, Ont., destitué, 2326.
Brown, James W., réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4576, 4577.
Brûlé, comté de Colchester, quai de, 682.
Brunelle, William, 8904.
Brymner, Thomas, 892.
Bujold, Louis, 8365.
Bugeaud, Fabien, et Caldwell, A.-B., 683.
Burchill, George, 896.
Burke, Martin, 11057.
Burrill, Henry, 963.
Câble entre le Canada et la Grande-Bretagne, 964.
Cadenas, correspondances entre département des Postes et Alleyn Taschereau, *re* achat de nouveaux, 7159.
Cadenas des sacs à dépêches, 7849.
Cadenas et clefs vendus par l'Ontario Equipment Co., 7436.
Cadenas pour sacs à dépêches, 7436.
Caissey, John, nomination de, 8366.
Cameron, Angus, à Fairlight, Sask., 2475.
Cameron, Maggie Mme, destituée, 7159.
Cameron, Thomas, 902, 2479.
Campbell, C.-F., à London, Ont., 2728
Canada et l'Australie, 898.

DOCUMENTS—*Suite.*

Canada et les Antilles, service de steamers entre le, 899, 3558.
"Canada," steamer, 683.
Canadian Guardian Life Insurance Co., 5225.
Canadian Pacific, 617, 618, 619, 620.
Canal St. Peters, 725, 2327.
Cann, Henry, 897.
Capitaines de drâgues de la Marine, 7437.
Capitaines de remorqueurs, 7437.
Caribou, Ile, comté de Pictou, 682.
Carignan, L.-Philippe, 900, 903.
Carr, Abner-M., 894, 4195.
Centenaire de la Paix, 12293.
Centreville, N.-E., quai public à, 6944.
Central Railway Company of Canada, tracé Hawkesbury, South-Indian, 2730.
Chagnon, François, à Saint-Jean, Qué., 2475.
Chambre des communes et du Sénat, sténographes et secrétaires de la, 4020.
Champlain, employés destitués dans comté de 8903.
Charbon, dit Welch Coal, 964.
Chemin de fer Atlantique, de Caplan à Paspébiac, 2327.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2728.
Chemins de fer de l'Etat depuis le 1er octobre 1911, 681.
Chemins de fer Québec et Oriental et Atlantique, Québec et Occidental, 7607.
Chéticamp, percepteur des douanes à, 8988.
Chiasson, Edouard D., 3558.
Chien de mer, réduction de, 10436.
Chisholm, A.-A., à Margaree-Fork, N.-E., 2474.
Chisholm, A.-G., 893.
Chisholm, Daniel, de Tracadie, N.-E., destitué, 2471.
Chisholm, John-B., 6465.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 2327.
City of Sydney, et le *Douglas H. Thomas*, collision entre, 2327.
Cloutier, J.-V., destitution de, 9494.
Cochrane, G.-H., de Moncton, 724.
Coderre, hon. L., acc. contre (dépôt), 6250 et suiv.
Coe, A.-B., 4195.
Coffey, Dan.-A., 1032.
Comté de Colchester, N.-E., destitutions dans le, 4573.
Colligan, Thos., 1583.
Colombie-Anglaise, réclamations des sauvages de la, 1882.
Colombie-Anglaise, subventions à la, 895.
Colombie-Anglaise, subventions additionnelles, 1882.
Commissions, 898.
Commissaires des chemins de fer, 724.
Commissions créées depuis le 12 octobre 1911, 9871.
Commission des chemins de fer, appel des décisions de la, 901.
Commission de conservation, 6923.
Compagnies de messageries, 12161, 12166.
Concession des terres fédérales de 1905 à 1911, 4020.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 2470.
Conroy, Richard, 895, 4195.
Contrat de l'Ontario Equipment Company d'Ottawa pour cadenas, 7606.
Contrats pour transport des dépêches cancellées dans la Nouvelle-Ecosse, 3559.
Contrats pour le transport des dépêches dans le Nouveau-Brunswick, 3559.
Contrats transport du courrier, 895, 964.

DOCUMENTS—*Suite.*

Convention pour le service postal transatlantique dépôt), 7425.
Conway, Patrick, 479, 4196.
Correspondance entre le gouvernement et le conseil impérial du Japon à Ottawa, 7168.
Correspondance entre ministre des Postes et Aimé Dion, *re* cadenas, 7437.
Corrigan, à Sand-Point, N.-E., 3135.
Corry & Laverdure, 965.
Cournoyer, Pierre, maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, Qué., 4019.
Cox, A.-B., 895.
Cox, Fred-E., 1030, 4196.
Crespo, Jeffrey, 893.
Crowe, col., commandant du collège militaire royal, 11136.
Crozier, Demetrius, éclusier à Merrickville, Ont., destitué, 2326.
Cumberland, destitutions dans, 4754, 6465.
Cumming, Neil, 1578.
Cummings, John, 1030.
Cussuck, Patrick, éclusier à Merrickville, Ont., destitué, 2326.
Daigle, Napoléon, destitution de, 11137.
Davis, John-W., 4195.
Day, Joseph, 1578.
Dea, Edmond, 684.
Decoste, Patrick, 685.
DeGrâce, Louis, 3558.
Delaney, S., 1584.
Demi-est, sec. 27, township 6, rang 2, à l'ouest 3ième méridien, 681.
Dépenses d'inspecteurs de homesteads, 2481.
Dépopulation des campagnes et coût de la vie dans les provinces de l'Est du Canada, 3136.
Dépôts d'armes (déposé), 6499.
Démission du général McKenzie, 11136.
Descousse et à Arichat-Ouest, renvois à, 836.
Désève, L.-A., et nomination de L.-A. Audet, 12147.
Desjardins, C.-A.-R., résignation de, 7437.
Deux-Montagnes, courriers dans, 1582.
———gardiens de phares dans, 1582.
———maîtres de postes dans, 1582.
Devereux, Charlotte, de Richmond, N.-E., 6907-6911, 8902.
Digby, N.-E., achat de terrain à, pour quai public, 6943.
———destitutions dans le comté de, 4572.
Dion, A., *re* cadenas, 1583.
D'Israéli, Qué., bureau de poste à, 11136.
Doane, H., à Shag Harbour, N.-E., 2476.
Dockerill, Joseph, concession de terrain dans réserve de Port-Moody, 4575.
Donaldson, Arthur, homestead dans la Saskatchewan, 3274.
Dorchester, fourniture de l'eau à la station de, 1883.
Douanes, liste des 470 nouveaux employés des, 8988.
Dorchester, préfet du pénitencier de, 1882.
Dorion, Eugénie, 966.
Doucet, A.-T., 1029.
Doucett, Edward, destitution de, 4577.
Doucet, Frédérick-J., de Caraquet, 686.
Dow, Newton, S., 1579.
Dow, Robert, officier d'immigration, Ottawa, 685.
Drigg, Harry-A., 901.
Droit de douane sur le bois de sciage, 835.
———sur le ciment, 834, 1883, 6943.
Droits sur ficelle employée pour fins de pêche, 6943.
Duan, W.-A., à Green-Island, N.-E., 2474, 11057.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 3670.

DOCUMENTS—*Suite.*

Duchemin, H.-F., 2478.
Duchemin, enquête du commissaire, dans Guysboro, N.-E., 4195.
Duchemin, états de comptes pour enquêtes tenues par, dans Antigonish, 3559.
Dugas, Richard, 897.
Dumont, Arthur, destitution de, 8903.
Dumpuy Clauses, suspension de l'application des articles dits, 6943.
Dunlop, Daniel, 1580, 2779.
Dunlop, Mary, 897.
"Earl Grey", employés du str., 1884.
Eastern Canada Power Company, 2479.
Easton, H.-B., 1584.
Edmonton, destitutions à, 687.
Effectif des principales marines, 3023.
Ehler, Wm-E., destitution de, 8366.
Emploi des femmes, Saskatchewan, 2730.
English, Samuel, 1582.
Enquête sur la division des lois de la Chambre des Communes, 7606.
Enquêtes dans le service civil depuis octobre 1911, 685.
Estmere et Baddock, voie ferrée entre, 725.
Falconer, James, destitué, 652, 6943.
Fallu, Lazare, nomination de, 8366.
Faneuf, J.-E., 964.
Faucher, Dr, correspondance entre ministre des Postes et, *re* cadenas brevetés, 7436.
Feehan, James, destitué, 2326.
Ferguson, S.-M., 4195.
Fernie, C.-A., salle militaire à, 6465.
Finlay-Point, quai à, 9870.
Fixott, H.-J., 892.
Fleming, John-Y., 1579.
Fonctionnaires de l'immigration, 9870.
Forbes, A.-R., 896.
Forces navales de l'Angleterre, de l'Allemagne et de l'univers, tableaux des, 3014-3022.
Fougère, Frank, 4196.
Fougère, Peter, 1032, 7111.
Fougère, William, 894.
Fraser, Alexander, 8902.
Fraser, David, à Margaree (nord-est), N.-E., 2473.
Fraser, John, 1578.
Fraternité Canadienne des Employés de chemins de fer, *re* enquêtes et destitutions, 2728.
Fredericks, J., à East-Jordan, N.-E., 2476.
Friolet, Henri, 1580.
Fusils Ross, achats de, 6944.
Gagnon, Jos., 10712.
Gallinan, Mlle A., Whitney-Per, N.-E., 2472.
Gardiens de phares dans la Nouvelle-Ecosse, 900.
Gardiens de phares à Répentigny, Qué., 11136.
Gaspé, fonctionnaires destitués dans le comté de, 8988.
Gass, Charles-L., maître de poste à Bayfield, 3558.
Gaudet, destitution de Mme M.-C., à Pubnico-Ouest, N.-E., 7136.
Gannon, A.-T., 897.
Gents, W., 1583.
Giffin, Charles-G., d'Isaacs-Harbour, N.-E., 2474.
Gillis, Allen, à Gillisdale, N.-E., 2473.
Gillies, Duncan, 1577.
Girrior, W.-A., révocation de, 4196, 8983.
Gladstone, W.-L., 1581.
Gloucester, destitutions dans, 686.
——Travaux publics dans, 686.
Gorman, Jeffrey, 899.
Gosselin, A.-J., 892.
Gotro, N.-B., quai de, 3670.
Goulman's Point, N.-E., construction d'un brise-lames à, 4576.

DOCUMENTS—*Suite.*

Grand-Etang, havre de, 1032.
Grantmyre, James, 897.
Granton, W., 1584.
Grand-Tronc-Pacifique, condition des travailleurs sur le, 3274.
Gratification accordée aux volontaires lors de l'invasion fénianne, 2730.
Grosse-Isle, médecin auxiliaire à la, 685.
Grosse-Isle, nomination d'un médecin de santé additionnel à la, 2476.
Gunn, George, destitué, 2470.
Guysborough, N.-E., construction de travaux publics dans le comté de, 2474.
Guysborough et Charles-Cove, N.-E., courrier entre, 2477.
Guysborough, N.-E., destitutions de gardiens et de surintendants de pêcheries dans le comté de, 4575.
Habel, Philéas, destitution de, 11137.
Hachey, Donald-J., de Bathurst, 687.
Hackett, Wm., 897.
Hadley, Everett, 4195.
Halifax, nouvelle gare maritime à, rapport, 6995.
Hall, Thomas-H., à Sheet-Harbour, N.-E., 2476.
Hanlon, Henry, 4195.
Hants, N.-E., destitutions dans le comté de, 4576.
Harkaway, Ont., bureau de poste fermé, 2327.
Hart, Parker-S., 4195, 4575.
Hatfield, Charles-W., 963.
Hawkesbury et Grenville, pont entre, 682.
Hayes, J., 1581.
Hazelton, emplacement de la gare de G.-T.-P., à, 899.
Heatherlon et Guysborough en 1912, courrier entre, 681.
Hemphill, Oliver, 1579.
Hendebee, D.-S., 4195.
Hendebee, Robert, 4195.
Henderson, Adam, 1579.
Henlow, W.-H., de Liscomb, 1029, 4195.
Hickey, Richard, 897.
Hines, George, 1579.
Hodgson, Simon, 1029, 4196.
Homard, octroi, de licences pour mise en conserve du, 2728.
Homarderie de Spry-Bay, 900.
Hughes, B., 1583.
Humphreys, Ed.-C., destitué, 2470.
Hus, Mlle Paul, démission de, 8365.
Huttie, W.-E., 4196.
Iceton, William, 1580.
Ile du Prince-Edouard, bateau transbordeur de l', 1029.
——chemin de fer de l', 9494.
Ile-Verte, Témiscouata, feux d'alignemeent sur le quai de l', 3136.
Immigrants durant exercice clos le 31 mars 1913, 9493.
Importations et exportations, 3669.
Incident du drapeau à Matapédiac, Qué., 8597.
Indemnités produites par propriétaires de chevaux attachés à la 10e batterie de campagne à Petewawa, 6943.
Inverness, lignes télégraphiques dans, 1032.
——salle d'exercices à, 9870.
Inspecteur Miller, de Moosejaw, 2470.
Intercolonial, acquisition des lignes tributaires de l', 1883.
——caisse de prévoyance des employés de l', 3559.
——dans Sydney, N.-E., 4019.
——dommages *re* Thomas Hoare, tué à traverse de, à Stellarton, 6944.

DOCUMENTS—*Suite.*

Intercolonial, embranchements dans le comté de Guysobrough, N.-E., 2474.
———employés destitués dans le comté de Rimouski, 7436.
———et Atlantic, Québec et Western, et Québec-Oriental, 3557.
———et Vale-Nord, 954.
———fourniture de la glace à l', à Mulgrave, N.-E., 2479.
———grève d'employés de l', 900.
———percepteurs de billets sur, 2058.
———pièce de fonte, etc., pour l', 899.
———projet de diminution des heures de travail pour les employés de l', 2729.
———quai de l', 3275.
———transport de foin sur l', 4573.
———transport des employés, 654.
Irish, Fred.-R., 8902.
Jackson, J.-S., surintendant des chantiers à Saint-Joseph de Sorel, 6944.
Jarvis, W., 1583.
Jones, F.-D., *re* ciment, 98, 99, 100.
Johnson, Bert., chef éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
Johnson, S.-A., 899.
Johnston, Donald, destitution de, 11909.
Johnston, Martin, 891.
Joubert, Hélène, à Sayabec, Qué., 2475.
Journaux du Canada contenant annonces du gouvernement de 1906 à 1907, 9112.
Journaux subventionnés, 8902.
Journaux, etc., transport par la poste dans le Nouveau-Brunswick, 6944.
Juges de cours de comté, augmentation d'appointements et allocation de retraite, 3135.
Kamouraska, révocations à, 965.
Kanock, B.-C., destitution de, 8037.
Kavanagh, C., 1583.
Keewatin, régime scolaire de, 964.
Kelly, Edward, 4195.
Kelly, F.-W., Dr, 3558.
Kentville, N.-E., salle d'armes à, 3135.
King, N.-E., destitutions dans le comté de, 4754.
Kinney, Allan, 693.
Kitsilano, réserve indienne de, 9112.
Kouchibougnac, N.-B., service de poste, 9494.
Kraut, Point, quai à, 966.
La Banque Internationale, 901.
Labillois, Alexis, destitution de, 8366.
Lacasse, A., 966.
Lacroix, Edmond, destitution de, 8365.
Lafferty, Edward 1579.
Lafford, C.-J., 1028.
"La Gazette du Travail", correspondants de, 6465.
Lalonde, L., 1583.
Lane, J., 1581.
Landry, Edouard, à Petit-de-Grat, N.-E., 2474.
Landry, Félix, nomination de, 8964.
Landry, Jos.-Ed., destitution de, 8597.
Landry, William, 894.
Landry, Wm-P., 894.
Langley, W.-B., 1030.
Langley, Sanford, 2478, 4196.
Lanigan, Ernest, 957, 961.
Lapointe, S., destitution de, 8365.
La propriété "Police-Point-Reserve", 901.
Larocque, Rodrigue, nomination de, 8365.
L'Assomption, liste des fonctionnaires publics de la circonscription de, remerciés de leurs services, etc., 2471.
L'Assomption, Qué., quai à, 11136.
Laurentides, Qué., édifice public dans la ville des, 11136.
Lauzon, Qué., cale sèche de, 11392.
Lawlor, Wilson, 896.

DOCUMENTS—*Suite.*

Lawrence, W.-S., 1033.
Ligne ferrée entre Country-Harbour et Cap-George, 10124.
Lignes postales rurales dans le comté de Pictou, 725.
Liste des employés des chemins de fer de l'Etat, renvoyés pour ingérence abusive, dépôt, 8375-6.
Livingstone, M.-G., 895.
Long-Beach, N.-E., achat de propriété à, pour propagation du homard, 4197.
Long Sault Development Company, 2479.
Lord, Joseph, à Sainte-Blaise, Qué., 2475.
Lotbinière, employés publics dans, 834.
Leblanc, Abraham, 1031.
LeBlanc, destitution, 4577.
———Napoléon, transport des dépêches entre Carleton-Centre et gare de Carleton, 7850.
Lebœuf, Aurèle, bail, 901.
Leduc, Antonio, 901.
Leduc, J.-H., 3558.
Lena, Jean-Baptiste, 901.
Le ½ N.-O. de 8-49, 26-4 et le ½ S.-O. de 7-49, 26-4, 4020.
Leroux, Pacifique, réclamation de, 11910.
Lettres patentes concernant lot 217 de réserve de Cie de la baie d'Hudson, Saint-Jean, (Winnipeg), 7436.
Lettre *re* l'industrie du ciment, 31, 33, 34.
Levalte, H.-C.-N., 1030.
Levêque, Elzéar, 10136.
Lewis, Mlle Gertie, à Main-à-Dieu, N.-E., 2472.
Lewis, W.-W., à Louisbourg, N.-E., 2472.
Lunay, R., 1583.
Linwood et Grosvenor, N.-E., transport des malles entre, 2477.
Linwood, transport du courrier de la gare au bureau de poste de, 2475.
Lyons, 2728.
Mabou, N.-E., améliorations du havre de, 7606.
Macdonald, Colin, 902.
Macdonald, Duncan, destitution de, 830.
Macdonald, A.-B., de Broad-Cove-Chapel, N.-E., 2473.
Macdonald, D.-C., à East-Lake-Anshe, N.-E., 2473.
Macdonald, John, inspecteur du bureau de l'Intérieur, 4754.
Macdonald, John-A., 1030.
Macdonald, John-R., 893, 1032.
Macdonald, Man., élection de, 38-57.
Macdonald, R.-H., affidavit, élection de Macdonald, 286.
Mackenzie, destitutions dans, 687.
Mackay, John, gardien de pont à Beckett, Ont., destitué, 326.
Mackay, John, gardien de pont à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Mackenzie, H., élection de Macdonald, affidavit, 74.
Maher, John, officier de douane à Montréal, 685.
Maîtres de poste, changements, 3135.
Maloney, James, 1580.
Mangher, John-P., 894.
Marcotte, Mme Z., destitution de, 8366.
Marigonish et Arisaig, N.-E., service rural entre, 2477.
Marine, employés destitués à Pictou, 1884.
Marion, Alex., maître de poste de Rockland, 685.
Marsh, William, 897.
Martel, Frédérick-A., 1031.
Martin, Cyprien, 3560.
Masinasia, Alta., déplacement de bureau de poste de, 6618.

DOCUMENTS—*Suite.*

Maskinongé, employés destitués dans le comté de, 8903.
Mastin, Mlle, d'Angleterre, porcelaine et curiosités, 4020.
Matheson, Alex., à Boulardrie-Centre, N.-E., 2728.
Matthew, W.-G., 4915.
Mathews, W.-G., 895.
Mayotte, Hubert, 893.
Meagher, John-P., 4196.
Meagher, Matthias, 1579.
Melancon, John, 686, 894.
Melville, Andrew, 1581.
Memorandum Coulter, *re* cadenas, 7123.
——Smith, *re* cadenas, 7124.
——Verret, *re* cadenas, 7126.
Mémoire présenté par délégation du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, 3136.
Mémoire *re* mise en service par la commission du Trancontinental de la division de l'Est entre Edmonton et Moncton, 7146.
Merrifield, John, chef éclusier à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Meunier, Charles, 964, 2475.
Mexico, bureau du commissaire à, 898.
McAdam, Aler.-R., d'Antigonish, N.-E., destitué, 2471.
McAdam, Hugh-R., destitué, 4020.
McArthur, Duncan, 685.
McAskell, K.-P., 892, 8386.
McAulay, Donald, 1580.
McCaskill, Norman, 1032.
McCartin, James, Ottawa, 685.
McCutcheon, Stanley, 4915.
McCutcheon, M., 4915.
McDermitt, 1583.
McDonald, 896.
McDonald, à Sydney, N.-E., 2472.
McDonald, A.-G., 1033.
McDonald, Archibald, 8903.
McDonald, Dougald, 893.
McDonald, Harry, 891.
McDonald, John-H., 893, 3557.
McDonald, M., 8987.
McDonald, Rodrick, 1579.
McDonald, Ronald-D., 1033.
McDonnell, John, destitué, 7606.
McDougall, H.-F., 9870.
McDougall, J., 896.
McEachern, Dan., à McEachem's Mills, N.-E., 896, 2413.
McGaffigan, Denis, 1579.
McGillivray, Angus, Glace-Bay, N.-E.
McIsaac, à Port-Hood, N.-E., 2475.
McInnis, Alex., 894, 2478, 4196, 8385.
McInnis, J., 1581.
McKay, A.-G., destitué, 6945.
McKay, D.-R., à East-Lake-Anslie, N.-B., 2473.
McKay, Mme O.-J., à Cap-Dauphin, 2729.
McKelivey, James, de Sarnia, Ont., *re* octroi aux volontaires de l'invasion fénianne, 2480.
McKennan, John-P., 8902.
McKenzie, Archibald, 1578.
McKenzie, J.-A., 1580.
McKenzie, Murdock, 897.
McKillopp, D.-J., 892.
McKinnon, M.-J., destitué, 4196, 6943, 7606.
McLatchie, Thomas, 1581.
McLaughlan, D., 1033.
McLaughlin, Elgin, 1581.
McLean, Charles, à Strathorne, N.-E., 2473.
McLean, D.-H., à Port-Hood, N.-E., 2475.
McLean, John, 893-898, 1030.
McLean, Thomas-Chatmer, 1580.
McLees, James, maître de poste à Bishop Mills, Ont., destitué, 2326.

DOCUMENTS—*Suite.*

McLennan, J.-R., à Inverness-Town, N.-E., 2480.
McLeod, Havelock, à Big-Intervale, N.-E., 2473.
McLeod, David-A., 891.
McLeod, Duncan, de Sherbrooke, Qué., destitué, 2471.
McLeod, Rod, destitué, 6942.
Millan, J.-H., à Isaac's-Harbour, N.-E., 2475.
McMullan, Jos., à Brideport, N.-E., 2472, 4196.
McNeil, Ernest, nomination de, 8902.
McNeil, J.-J., à Grant's Lake, N.-E., 2476.
McNeil, J.-C., à Grand-Narrows, 2475.
McNeil, J.-A., 895.
McNeil, Lauchlin, 852.
McNeil, Neil, 158.
McNeil, W.-A., 1032.
McPhail, John, à Scotsville, N.-E., 2473.
McQuinn, A., à Kewstoke, N.-E., 2480.
McRae, John-A., 1033, 2473.
Migneault, de Sept-Iles, 10436.
Miller, C.-E., 1031.
Milward, John, 681, 4195.
Miner, M., destitution de, 8988.
Mira, comté de Cap-Breton, améliorations sur la rivière, 4019.
Missisquoi, maîtres de poste de, 892.
Mitchell, Fred., 2472.
Monnaie d'Ottawa, 9366-8.
Moosejaw, employés au bureau de poste de, 11909.
Moran, Edward-P., 1581.
Montréal, construction de navires de guerre à, 4417, 4418.
Montréal et de Québec, agents du service ambulant sur divisions des chemins de fer de, 7850.
Moore, lt.-col. F., démission du, 2059.
Morgan, J., d'Ailsa-Craig, 2480.
Morin, D., 964.
Morrison, Alexander-E., destitué, 6944.
Morrison, D.-J., destitué, 6942.
Morrison, J.-C., à Shelburne, N.-E., 2476
Morrison, John-G., 1577.
Morrison, J.-R., 1029.
Morrison, Norman, 892.
Morrison, Rob.-C., 2471.
Morrison, William, éclusier à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2327.
Morton, Jesse-L., à Lower-Argyle, N.-E., 3136.
Mowat, M.-M., déplacement de, 7607.
Muce, M., 1033.
Mulgrave, N.-E., Reeds, J.-S., à, 2478.
Mulgrave et Chéticamp, N.-E., service de bateaux à vapeur entre, 7159.
Mundle, J.-A., 1581.
Munro, E.-L., 4196.
Munro, H.-P., 4196.
Munro, Levi, 2479, 4196.
Munro, W.-L., 4195, 4576.
Murphy, Jas., 965, 685.
Murphy, Michael, 892.
Musgrave, Robert, 1578.
Myers, Freeman, à Cole-Harbour, N.-E., 2478.
Myers, Freeman, capitaine, 4196.
Nadeau, Epiphane, destitué, 7436.
Nadeau, L., 964.
Nelson, J.-Scott, 1031.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis, 1890-91, 681.
New-Campbellton, personnel des douanes, 8987.
New-Carlisle, Qué., station agronomique à, 8902.
Nicolet, employés destitués dans comté de, 8903.
"Niobé", réparations au, 6943.
Noël et Walton, N.-E., courrier entre, 7159.

DOCUMENTS—*Suite.*

North-Bay à Sturgeon-Falls, Ont., grande route de, 4020.
North-Sydney, travaux et réparations de l'édifice public à, 7160.
'Northeumberland' drague, 8703.
Nouvelles nominations au Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac, 8986.
Paquet, William-J., destitué, 2470.
O'Brien, Michael, accusé, 5325, 11057.
Offspring, J., 1581.
O'Neil, Cyrno, éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
O'Neil, destitution du Dr Freeman, à Louisbourg, N.-E., 2472.
O'Neil, Mme Ellen, O'Neil, N.-B., 6618.
Ontario Equipment Company, d'Ottawa, Ont,. nouveaux cadenas pour sacs à lettres, 6944.
Ordres généraux, 2 nov. 1911 au 18 oct. 1912, dépôt, 1438.
Osage, Sask., maître de poste, renvoi d'office, etc., 11909.
Ottawa, commission d'embellissement d', 3559.
Ottawa, dragage de la rivière, 668.
Ouellet, Arsène, 10712.
Pagé, Dr J.-D., 9112.
Panama, canal de, 984.
Papineau, surintendant, 952.
Paquet, William-J., destitué, 2470.
Paquin, Ernest, 957.
Parc de Waterous, 6618.
Partie N.-O., de 30, 25, 72, 6618.
Pearson, J., *re* ciment, 91.
Pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique, 3136.
Pêche de l'éperlan et du saumon, 684.
Permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés Charlotte et St-Jean, N.-B., 5325.
Perrin, D., 1581.
Pesha, M., de Kent-Bridge, 10436.
Petite-Rivière, Lunenburg, brise-lames de la, 1030, 8902.
Pictou, Antigonish de Guysborough et St. Mary, municipalités de, 1580.
Pictou, soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, comté de, 4754.
Pictou, transport de l'hôpital de marine à la ville de, 2471.
Pinault, Dr Geo., 683.
Pipes, A.-B., 1882.
Place, L., 1582.
Poirier, Frédéric, 891.
Poirier, J.-N., 3560.
Poirier, L.-N., 822, 1031.
Poirier, Pascal, 1031, 8964.
Pomket, River, bureau de poste de, 894.
Pomminville, Dr J., 966.
Pope, capitaine, Scatarie, N.-E., 2472.
Porter, à Port-Maitland, N.-E., 2475.
Portneuf, révocations à, 965.
Postes, employés destitués, 2729.
Poursuite pour violation des règlements de pêche, 2474.
Pragnall, Robert, destitué, 2469.
Prairies, dragage de la rivière des, 953.
Pride, Freeman, 4195.
Prince-Albert, Sask., choix de terre pour réserve forestière près de, 4020.
Prince-Albert, concession de terre à, 9112.
Prince, I. P.-E., employés publics destitués dans le comté de, 3136.
Prince, R.-J.-A., élection de Macdonald, Man., affidavit, 64.
Prince-Rupert, dépôt de marine à, 1882.
Proctor, Edward, éclusier à Burrett's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Pye, L.-W., 1029, 4195.

DOCUMENTS—*Suite.*

Qu'Appelle, destitutions à, 898.
Quart N.-E de section 14, township 75, 5e méridien, 8904.
Québec, administration des chemins de fer de l'Est de, et de l'Atlantique à l'ouest de, 8902.
Québec, améliorations projetées du port de, 9494.
Québec au Saguenay, chemin de fer, 1584.
Québec ou Lévis, bassin de radoub à, 6465.
Québec, contrats pour travaux publics dans cité et district de, 4196.
Québec, convention pour l'acquisition du marché Champlain à, 4576.
Québec, dépenses projetées pour le port de, 9148.
Québec, destitutions à, 6465.
Québec, fonctionnaires nommés dans cité de, depuis 1er octobre 1911, 7849.
Québec, mémoire *re* port de, 9149.
Quebec Oriental Railway, etc., 682, 684.
Québec-Saguenay, inspection du chemin de fer, 2479.
Rainy-River, Nav. Coy., 10712.
Rankin, Mme Sarah C., destitution de, 7607.
Rapport *re* titres de terres des sauvages, 9494.
Rathwell et Erratt, agence de Moosejaw, 2469.
Redmond, D.-A., à Brinston, Ont., 2480.
Red-Point, réparations au quai de, 6464.
Reeves, J.-F., 4196.
Régina, révocations à, 965.
Régina, travaux exécutés dans l'agence des terres de, 2480.
Règlements concernant affectation des terres fédérales et application du scrip des métis, 4020.
Reid, David, 2479, 4195.
Reliquats non réclamés dans les banques, 84.
Rendement aurifère du Canada, 8914, 8915.
Rendress, Horace, 1578.
Réserve de la glissoire, 3557.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, Man., 3274.
Réserve indienne de White-Bar, 9871.
Ristigouche, pont sur la rivière, 8902.
Révocations de fonctionnaires, 1028.
Révocations de percepteurs de la douane, 8986.
Richard, Stephen C., 3670, 4196.
Rideau, baux accordés pour remises à embarcations sur canal, 8517.
Rigaud, Qué., bureau de poste de, 8902.
Rigaud, réparations à l'arsenal de, 7850.
Rivière de l'Est, creusement, 665.
Roberts, Alex., 4195.
Robertson, Robert, 1581.
Robichaud, Joseph L., de Miscou, 686.
Roche, J., 1582.
Rogers, John-M.-S., 4195.
Roy, F.-X., maître de poste de Saint-Philippe de Néri, destitué, 2471.
Russell, maître de poste dans le comté de 685.
Roy, Mm Marcelline, destitution de, 11909.
Ryan, Philip-H., à Mulgrave, N.-E., 2478, 4196.
Ryan, Patrick, 4915.
Ryan, Philip H., à Mulgrave, N.-E., 2478, 4196.
Sainte-Anne de Restigouche et Cross-Point, comté de Bonaventure, dragage à, 4575.
Saint-Anaclet, maître de poste de Rimouski, 2328.
Saint-Charles, plans des travaux de la rivière, 9152.
Saint-Denis, octroi de scrips de métis à Albert, 4020.
Saint-Moïse, collision de trains à, 7850.
Saisie de chevaux pour entrée en contrebande, 3136.
Salmon-River, N.-E., école sauvage de, 8902.
Salsman, A.-W., 964, 4195.

DOCUMENTS—*Suite.*

Saltcoats, révocations à, 964.
Saltspring et West-River, service postal entre, 2477.
Sampson, George H., 891.
Sampson, M.-J., 892.
Sangster, Parker, 1029, 4196.
Saskatchewan et de l'Alberta, terres de, offertes pour préemption, 3559.
Saskatchewan, ventes des terres des écoles de la, 3275.
Saskatoon, destitutions à, 901.
Saumon, sock-eyed, 900.
Sauriol, M., 1584.
Sauvé, L.-A., 1883.
Saver, W.-H., 1578.
Savoie, Sébastien, 1580.
Scoles, C.-R., (réclamation), 684.
Scotsburn-Station et West-Branch, comté Pictou en 1912, courrier entre, 2477, 7159.
Scott, E., 1583.
Scott, G., 1581.
Scott, W.-A., 1578.
Sears, Thomas J., destitué, 2470.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Section, 36, 6, 8, 4, 6618.
Service consulaire britannique, 2058.
Service médical aux pêcheurs canadiens, 900.
Sévigny, M., de Montréal, 2476.
Sharer, J., 1582.
Shea, Patrick, 2413, 4195.
Shean, Joseph, 897.
Shelburne et Queen, N.-E., destitutions dans le comté de, 4574.
Sherbrooke et Mosher's-River, N.-E., courrier entre, 2477.
Shields et McLaren, à Swift-Current, 2469.
Short, George, 1582.
Sifton, W.-B., élection de Macdonald, affidavit, 69.
Skinner's-Cove, comté de Pictou, 602.
Slack, W.-F., 3558.
Smith, Angus, (débat), destitution de, 653.
Smith, E.-D., à Shag-Harbour, N.-E., 2476.
Smith, J.-V., 1580.
Smith, Lyman-C., à Wm. Smith, M.-P., 7097.
Smith, M.-B.-W., destitué, 6943.
Smith, Sam., 4196.
Smith, William, destitution de, 9495.
Sommes payées pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des Micmacs, 4019.
Soulanges, canal de, employés du, 1579.
South-West-Cove, N.-E., obstacles à la navigation à, 899.
Southport, réparations au quai de, 6464.
Southwood, Richard, 1580.
Spicer, John, destitué, 2470.
Spinney, Mme, à Upper-Fort-La-Tour, N.-E., 2476.
St-Amour, M., 6466, 7159.
St-André, accident à, 965.
St. Andrews, et Beauly, courrier entre, 900.
Stahl, J., inspecteur d'immigration, 2479.
Station de sauvetage à Chéticamp, 9870.
Stellarton, N.-E., terrain acquis pour édifice public à, 2327.
Sténographes des Communes employés comme secrétaires des députés, 6945.
Stewart, James, 900.
St-Jacques, destitutions de fonctionnaires dans, 684.
St-Jean à Grand-Falls, ligne ferrée de, 1030.
St-Jean d'Iberville, fonctionnaires de, destitués, 902.
St-Jean, N.-B., subventionnement de steamers à, 898.

DOCUMENTS—*Suite.*

Shaw, David, à Marsh-Brook, N.-E., 2473.
Strathcona, révocations à, 965.
Stratton, A.-H., 899.
Sullivan, J.-J., élection, Macdonald, Man., affidavit, 173.
Sullivan, Thos., 4915.
Sunbury et Queen, destitutions de fonctionnaires, dans le district de, 682.
Sutherland, David, 4195.
Sydney-Mines, personnel des douanes, 8987.
Symonds, Thomas, destitution de, 9495.
Taché, C.-E., rapports, 684.
Talbot, Arthur, 2480.
Talbot, Evariste, employé de l'Intercolonial, destitué, 2328.
Tanguay, Alfred, à Saint-Charles, Bellechasse, Qué., 2480.
Tarif de transport des marchandises par l'Intercolonial, 955.
Tarif douanier du Canada, 899.
Tarifs de fret de certains chemin de fer, 684.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9303, 9304, 9307, 9312.
Tatamagouche, transport des dépêches, 6945.
Taxe per capita, 10436.
Taylor, Geo., à Bickerton, N.-E., 2478, 4196.
Taylor, John, 1030.
Témoignages entendus et rapports faits par W.-J. Code, 7436.
Terrain ¼ S.-O., 36, 16, 27, 2, 4196.
Terrain ¼ S.-O., de 4, 9, 14, 2, 4577.
Terrains cédés par sauvages de la bande de Côté, 9493.
Témoins dans enquêtes tenues dans Nouvelle-Ecosse par commissaire Duchemin, 9495.
Terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1912, 7159.
Terres des métis du N.-O., 6944, 6945.
Thibaudeau, Ulric, destitution de, 4575.
Thibault, Firmin, de Saint-Denis, Kamouraska, indemnité, 2328.
Thivierge, Emery, inspecteur des pêcheries, Prescott & Russell, 685.
Tisdale, Lucien-A., 901.
Tory, H.-C., 4195.
Tory, H.-L., 895.
Towke, ex-M.-P., *re* destitution de Lyman Smith, 7095.
Tracy, M.-L., employé dans les ateliers de l'Intercolonial, 3274.
Transcontinental, instructions aux ingénieurs, du, 724.
Transcontinental, rampes sur le, 949.
Transport de la milice de Sydney sur l'Intercolonial, 9495.
Trefry, Norman L., 964.
Trois-Rivières, Qué., courrier à la gare, 3558.
Trois-Rivières, édifice fédéral à, 3558.
Trois-Rivières, enquêtes dans district judiciaire de, 8903.
Trois-Rivières-Saint-Maurice, employés fédéraux destitués dans comté de, 8903.
Ullyot, G.-M., de Saskatoon, destitué, 2471.
United Shoe Company, 2480.
Van-Camp, Byron, 1581.
Vaudreuil et Soulanges, courriers d'entreprises dans, 8703.
Vaudreuil, maîtres de poste de, 2006.
Vente automatique de timbres, 10124.
Vente de ¼ N.-O. de la section 29, 10, 18 ouest, 7606.
Verrault, Joseph, 8903.
Victoria, Alta, renvois du service décrétés par l'administration dans circonscription électorale de, 2476.

DOCUMENTS—*Suite.*

Vigneau, Alexis, 891.
Visite du directeur vétérinaire général dans la Nouvelle-Ecosse, 8904.
Voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, 900.
Wagon particulier pour la Milice et la Défense, 3670.
Walkinshaw, D.-H., affidavit, 61.
Walsh, George, 1582.
Walsh, J., 1582.
Wanley, H.-B., de Saskatoon, destitué, 2471.
Warburton, nomination et révocation du lieutenant-colonel, et son remplacement par le lieutenant-colonel Jenkins.
Ware, John, 901.
Weave, Mme, à Coal-Creek, 3274.
Webber, James W., 4196.
Webster, Dr C.-A., 964.
Webster, Joseph H., éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
Weedon, Station Wolfe, bureau de poste de, 9871.
Welland, accidents sur le canal durant l'année expirée le 25 novembre 1912, 2471.
Wentworth, et Colborne, courrier entre, 9871.
Wetmore, George, capitaine, 963.
Westmoreland, N.-B., renvois du service public ordonnés par l'administration dans le comté de, 2729.
Westville, N.-E., poursuites intentées pour infraction à la loi des pêcheries à, 2477.
White, James, 3670.
Wilcox, P.-J., destitué, 6943.
Wilkinson, Alex., 4196, 2480.
Williams, Dr J.-D.-R., 1578.
Wilson, N.-G., 1583.
Wilson, re W. Leod, de Sherbrooke, destitué, rapport de, 7108.
Winnipeg, baux de forces hydrauliques accordés sur la rivière, 8366.
Wright, C., 1584.
Wright, destitutions dans le comté de, 685.
Yarmouth, N.-E., bureaux de poste dans, 9493.
Yukon, copies de demandes faites par J.-W. Boyle et autres, pour location de pouvoirs hydrauliques au, 11909.

INCIDENTS.

Abolition du Hansard, 11870.
Accusations d'obstruction, 6703, 6704, 6708.
Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6952, 6955.
Achat d'un wagon privé, 6500 et suiv.
Adoption des crédits, 6095.
"Advocate", la goélette, 1192.
Affaire Ryan-Byers, 8387.
Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Ajournement du comité général, 6080, 6094.
Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Alarie, Alf., limite d'âge, 12317.
Algoma Steele Co., 7065.
Appel de la décision du président, 4981.
Article "Junius", 4112.
Baldwin, Eugène A., démission de, 8246 à 8261.
Banque de St-Hyacinthe, etc., 10966 et suiv.
Banque Internationale du Canada, 2260 et suiv.
Barsalou, Joseph, 11781.
Bassin de radoub, etc., de St-Jean, 1318.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Bedford, inspecteur des denrées alimentaires, dans le district de, 12465 et suiv.
Boîtes de livrairon rurale, 7148.
Bougie, M.-T., 12453 et suiv.
Bowie, H.-W., capitaine, 1437.
Boys, William Alves, présentation, 4.

INCIDENTS—*Suite.*

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11171, 11187.
Brown, James P., représentant de Châteauguay, décès de, 11790.
Buckhorn, pont de, 3668.
Budget non imprimé en français, 6609, 6611.
Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Bureau de poste à Saint-Jacques-l'Achigan, 11509.
Bureau de poste de Sayabec, 11702.
Bureau de poste de Sintaluta, 11595, 11599, 11602.
Bureau de poste de Wakaw, Sask., 11772.
Cadenas des sacs à dépêches, 7118, 7119.
Cadenas pour sacs de la malle, 11736.
Cale flottante "Duke of Connaught", 718, 719, 720.
Canadian Medical Protective Association, 4068.
Canal de la baie Georgienne, 9498.
Canal de Saint-Pierre, 6828, 9499, 11621, 11622.
Cardin, Pierre-Joseph-Arthur, présentation, 4.
Canal Welland, 11621, 11625.
Caron, J.-B.-T., 11184, 11200, 11202.
Certificats de terres aux volontaires du Sud-Africain, 1119, 1317.
Champoux Frères, D'Israéli, 12469 et suiv.
Charges fixes de compagnies de chemins de fer, 9245, 9247.
Charleson, M., renvoi de, 11813.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 1192, 1440, 2246, 2251, 2252, 2254, 6468.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12031.
Chisholm, Donald, destitution de, 11856.
Compagnie de vente de timbres-poste du Dominion, Limitée, 11716.
Classement du personnel des Communes, service du Hansard, section de la traduction, 12304.
Coderre, affaire, 5808 et suiv., 6249 et suiv.
Coderre, présentation de l'hon. Louis, 288.
Colis postaux, 11697.
Colonel Bourque, dest. de 11696, 11747.
Colonel White, 6612.
Colwell, Charles-F., 12302.
Comité de la défense impériale, 7946.
Commission des chemins de fer du Canada, 11636.
Commission sur le pilotage, 7859.
Compagnie des aciéries d'Algoma, 2240.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.
Conférence impériale pour la défense navale, 9716.
Contrat du ministère des Postes, 11769.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11756.
Contrats résiliés, 11768, 11782.
Convention commerciale avec les Antilles, 288.
Correspondances au sujet de la nomination d'André Landry, de Descouse, N.-E., 6745, 6759.
Correspondance relative au comité de la défense impériale, 1693.
Courrier entre Powassen et Nipissing, 11750.
Courrier entre Saint-Armand et Frelighsburg, 11766.
Coût de la construction des vaisseaux de guerre, 5470 et suiv.
Crédits pour la Nouvelle-Ecosse, 11808.
Daoust, C., limite d'âge, 12317.
Décision en comité, 6011.
Définition des expressions interdites dans le débat, 8498.

INCIDENTS—*Suite.*

Delorey, Moses, nomination de, 11853, 11855.
Demande de documents *re* Wm. A. Duane, 7854.
Demandes relatives à des rapports, 9499, 9500.
Démission d'un employé du gouvernement à South-Renfrew, 11842.
Désastre de Barry-Bay, 3287, 3289.
Descouse, affaire Landry, destitutions à 3865. 4060.
Destitutions dans le comté de Guysborough, N.-B., 11770.
Destitution de Mme Marcotte, 11747.
Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Discussion des subsides, 75 item rayés, 7088.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Distribution des livres bleus, 11867, 11872.
Documents divers, 1400, 1401 et suiv., 3862, 7854, 7855, 8119.
Documents incomplets re destitution d'A.-N. Béland, 7855.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., 11726.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Droits sur les machines à fossoyer, 6844.
Duchemin, M., conduite de, 11104.
Dullman, grâce de, 6812.
Edifice public à New-Carlisle, 11508.
Edifice public à St-Jacques de l'Achigan, 12470 et suiv.
Edifice public à Thorold, 11815.
Edifice public de North-Sydney, 11507.
Election de Cap-Breton-Nord, 8399.
Embranchement d'Elmira, 11240.
Emigrants, protection des, 12521 et suiv.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100.
Employés surnuméraires des douanes à Montréal et à Québec, 8985.
Escadre impériale de Gibraltar, 10353.
Examens des marins, 2166, 2167.
Explications sur un fait personnel, 708, 717, 721, 725, 1191, 1192, 1997, 2006, 2328, 3368, 3566, 4198, 4499, 4984, 6245, 6246, 6358, 6466, 6468, 8204, 8991, 11096, 11201, 12215, 12218.
Fabre, Dame Vve Hector, 11874.
Facteurs ruraux, 11737, 11745.
Fauns, Katrine-Elber, 11711 et suiv.
Faux rapport du "Citizen", 10353.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879, 11880.
Forces navales de l'empire, 706, 4787, 4790.
Forsyth, M., 8985, 8986.
Fourniture de la glace, C. des commissions et départements, 12489.
Frenette, W., salaire de, 11864, 11865.
Gand, l'exposition de, 10126.
Garland, William-Foster, présentation, 4.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629, 6632, 6634.
Gilbert, M. d'Arthabaska, 11862.
Girroir, W.-A., révocation de, 8984.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6862.
Green, Richard-Francis, présentation, 4.
Grève de Porcupine, 2167.
Hon. John Haggart, funérailles, 6078.
Houilleurs sans ressources, 12489.
Immigrants russes, 10830 et suiv.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11888, 11890.
Impression des réponses aux questions, 3220, 3221, 3222.
Imprimerie Nationale, 11411, 11879, 11880.

INCIDENTS—*Suite.*

Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
Inspecteurs alimentaires de Québec, 11866.
Inspecteurs bilingues pour les pénitenciers, 11289.
Inspection du chemin de fer de Québec au Saguenay, 1398.
Inspection gratuite de foin, 716.
Intercolonial, droits de circulation sur, 158.
Interpellation Verville, 8353.
Johnston, Martin, destitution de, 8962.
Joubert, Hélène, destitution de, 11694, 11704.
"Junius", 4112.
Laforce, J.-E., 11843, 11844.
Laflamme, J.-L.-K., sous-ministre, 11847.
Lanark-Sud, vacance du siège électoral de, 12375.
Landry, Andrew, 3863, 6788.
Landry, Félix, 8964.
Landry, Léon-N., 3863.
Lecture d'une lettre de l'hon. F.-D. Monk au premier ministre, 4655.
LeGallais, J.-A., destitution de, 11607.
Ligne de portage entre Nelson et la jonction Derby, 7106.
Lignes télégraphiques, rapport des, 11845.
Limite d'âge, 12316 et suiv.
Limite d'âge fixée après les examens pour candidats au poste de traducteurs, 11868.
Liste des fonctionnaires destitués, 2348, 2348.
Lysters, N.-S., destitution de, 11777.
Macdonal, Dougald, 12456 et suiv.
Macdonald, lection, affidavit, 217 et suiv.
Macdonald, John, nomination de, 11672, 11674.
Machines à vendre des timbres, 11709.
MacKenzie, retraite du général, 10714.
Madame Mailloux, de Fraserville, enquête, 11675.
Maisonneuve, bureau de poste de, 12470.
Maître de poste de Lloydminster, Sask., 11777.
Matériel de réparations et chantiers de construction des navires, 1438 et suiv.
McConville, Charles, 11306.
McDonnell, John, 8390, 8397.
McGrath, Matthew, courrier de Sherbrooke à Sheet-Harbour, 11749.
McLeod, Duncan, destitution de, 7105, 7107.
McMillan & Delaney, 12457.
Medicine-Hat, Gleichen et Tober, douanes, 11877.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Merger de Québec, 1038.
Meunier, Charles, de Marieville, 7092.
Miller, affaire—Discours de Mtre A.-E. Harvey, C.-R., 3768, 3769.
Miller, R.-C., comparution à la barre de la Chambre, 3560, 3461, 3762, 3464.
Ministre de la Milice, rapport du "Citizen", 3615.
Montréal, la Commission du Port de, 1575.
Morrison, Alexander, présentation, 4.
Naturalisation britannique, 9616.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6712.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861, 11862.
Nomination dans le personnel de la Chambre, 6935.
Noms des nouveaux employés de la douane nommés à Niagara-Falls, Ont., 8938.
Noailles, L., nommé traducteur, 1437.
Nouveaux palais administratifs, 11409, 11410.
Nouveaux traducteurs, 11868.
O'Brien, Michael, destitution de, 11065, 11075, 11080, 11089, 11092, 11099.

INCIDENTS—*Suite.*

Observations relatives au règlement de la Chambre, 6506.
Observations sur le dépôt des dossiers, 1602 et suiv.
Observation sur les motions, 689.
Observations sur l'interdiction du bétail canadien en Angleterre, 1603 et suiv.
Opinion du ministère de la Justice, *re* machines à vendre timbres-poste, 11715.
Orateur-suppléant, 6046.
Organisation des comités, 159.
Paquebot "James-Carruthers", 11128.
Parler français dans la Chambre, 11858, 11860.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490 et suiv.
Pension à un employé des casernes, 6683.
Pension pour les vieillards, 10828, 10984.
Peterborough, écluse d'ascension de, 157.
Pilotage dans le Saint-Laurent, 2347.
Point d'ordre, 4983.
Poirier, Pascal, destitution de, 8969.
Pont de Humberstone, 11632.
Port de Souris, 11634.
Poste aux colis, 11655.
Poste rurale, 10355, 10356.
Président du comité général, 6046 et suiv.
Prix du transport du foin, 903.
Promotions sur l'Intercolonial, 11645.
Quai de Souris, I. P.-E., 11239.
Quebec Railway, Light, Heat & Power Co., 2240, 2244.
Questions de privilège, 152, 510, 2062, 3137, 3864, 4059, 4196, 4499, 7855, 7856, 8264, 8705.
Question de procédure, 8705.
Question de règlement, 5168, 5159, 5160, 5161, 6645.
Radiation d'un item de l'ordre du jour, 4196.
Rainbow, 10985.
Rapport demandé, 11655,
Receveur de la poste à Granby, 11603.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, 9500.
Réclamation de madame Laberge, 813.
Réclamations des facteurs, 11603.
Rectification au compte-rendu, 10715.
Règlement, appel au, 6188 et suiv., 6546.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Remise de droits sur rails d'acier, 7047, 7055, 7058.
Réponses inexactes, 710.
Réponses longues à des questions, 3138.
Représentation parlementaire, 7149, 7151.
Réserve indienne de Kitsilano, 8990.
Retards dans la traduction des livres bleus, 11867.
Révocation de Martin Lanigan, 7853.
Révocation d'un fonctionnaire à Colborne, 8982.
Richards, Stephen C., destitution de, 11080, 11081, 11084.
Rivière au Saumon, écoles indiennes de la 1320.
Royal National Sanitarium Association, 982.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857, 8039, 10355.
Rutherford, John, 721.
Salle d'exercices de Renfrew, 11899.
Scott, capitaine, 8197, 10125.
Sergent d'Armes, suppléant du, 1437.
Service de l'inspecteur des denrées, 12465 et suiv.
Service de poste rural, 11688, 11748.
Service de télégraphie sans fil, 11686, 11736.

INCIDENTS—*Suite.*

Service du courrier entre Beailly, et Saint-André, 11763.
Service du courrier entre Ottawa et Daniston, 11746.
Service postal transatlantique, 10713.
Smith, Lyman, 7093, 7097, 7099.
Société Royale du Canada, 11405, 11406.
Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.
Station postale à Saint-Jacques, Montréal, 11513, 11517.
Statue D'Arcy McGee et monument Lafontaine, Baldwin, 11840.
Successeur de W. Ray aux archives, 11873.
Syriens du comté de Cap-Breton, 11892.
Système des colis postaux, 11684.
Taux de transport dans l'Ouest, 9179, 9190, 9228.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.
Télégraphie sans fil Poulsen, 9499.
Terminus d'Halifax, 7147.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.
Traducteurs et la salle de lecture, 10125.
Traduction en français des item du budget. 6681.
Traité avec le Japon, 6620.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4303, 4305.
Transcontinental.
Transport de la malle à Linwood, 11762.
Transport de la malle entre Antigonish et Livingstone-Cove, 11764.
Travaux de protection à Edmonton, 11832.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 159.
Travaux de la Chambre, 10712, 12320, et suiv.
Ullyot, G.-M., destitué, 6950, 6952.
Usage illégal de la poste, 379.
Vacance de Noël, 1193.
Vaudreuil, maîtres de poste de, 2006.
Ventilation des nouveaux palais administratifs, 5211, 11406, 11408.
Version française du budget, 6362, 6653.
Voie de garage à Saint-Alexis, 11237.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11634.
Volontaires du Sud-Africain, 1400.
Wagons, disette de, 289.
Webster, Dr C.-O., révocation de, 11107.
Wolseley, mort du Feld-Maréchal Vicomte, 6937.
Yacoloff, sursis accordé à, 1885.

INTERPELLATIONS.

Antigonish, élection d', 10484.
Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Arcand, Maurice, 8990-91.
Bill naval, 9178-79.
Banque Internationale, 4414, 4415.
Capilano, réserve indienne de, 8884.
Chartier, Léon, démission de, 8037.
Chemin de fer Intercolonial, transport du foin, 2731.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 8598, 8599; travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Cimetières militaires de Montréal, 12004.
Colis postaux, 3468.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 6939, 6940.
Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Commission des eaux internationales, 4500.
Commission des pêcheries, 11128-29.
Commission du Transcontinental, 9365.

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Compte rendu des débats, 5317.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Convention de commerce avec les Antilles, service de steamers, 2912-13.
Crédits supplémentaires, 8991.
Débats français, distribution des, 11394.
Demande de documents, 4418, 5315, 7153, 12150.
Demande de graines de semences, 4415.
Dépôt de document, 6619, 9364.
Destitutions de fonctionnaires des postes dans Bonaventure, 11606.
Détournement du trafic du grain, 2571, 2572.
Devereux, Charlotte, de Richmond, N.-E., 6901.
Directeur de la poste d'Aylmer, Qué., 8037-38.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031, 8119.
Droits sur les fruits et les légumes, 7153-54.
Elévateurs régionaux, 12006.
Examen de la vue des pilotes, 6701-2.
Expédition polaire de Stefanson, 4302.
Explications sur un fait personnel, 5318.
Etats-Unis, inondations désastreuses aux, 6827.
Forces navales de l'empire, 4840-41.
Fougère, Peter, destitué, 7111.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6620, 6627.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6824-5.
Gilbert, M., d'Arthabaska, nomination de, 11862.
Glace dans l'Océan Atlantique du Nord, état de la, 6709.
Gouvernement et élévateurs régionaux, 2570.
Grève des photograveurs, 7948.
Gutelius, nomination de, 9365.
Intercolonial, bureau administratif, 7045, 7046, 7083.
Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.
Kitsilano, réserve indienne de, 8706, 11137.
Lafontaine, parc, 7417.
Landry, André, 6744, 6763.
Lanigan, Martin, renvoi de, 6940, 12150.
Loi des grains, 2063, 2570.
Loi des terres fédérales, 2063.
Main-d'œuvre étrangère, destitution d'un inspecteur, 8352.
Manitoba North Western, 12026.
Martin, Elie, destitution de, 11864.
Masse, M.-J., directeur du bureau de poste à Roxton-Falls, 11605.
Mauvais traitements infligés à des immigrants russes, 11394.
Miller, cas de R.-C., 5323.
Morrison, Robert-C., destitution, dépôt demandé, 6618.
Naufrage de Barry's-Bay, 4415.
"Niobé", licenciement de marins du, 8461.
Nomination d'un solliciteur-général, 2731.
Nord-Canadien, 11792.
Organisation de la milice canadienne, 5324.
Ottawa, entrée du chemin de fer du Pacifique à, 8791.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.
Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, transport des sacs du courrier entre bureau de poste et gare du, 6618.
Paquet, W.-J., révocation de, et de George Gunn, 5315.
Parc Major, 8705.
Pêche aux phoques, 6711.
Pêcheries de la Colombie-Britannique, 4196-97.
Poste aux colis, 7770-1.
Protection des pêcheries, 6711.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain, 2063.
Prince-Albert, concession de terre à, 8461, 8706; inspection de homestead à, 8598.
Question de privilège, 5319.
Question de règlement, 9176.
Quai de Sackville, N.-B., 6702-3.
Question préalable, 7634.
Rapport de l'enquête sur la Farmers' Bank, 6938.
Receveur de la poste à Wakaw, 11615.
Règlements des ranches, 7046.
Remise des droits à l'Algoma Steel Co., 5316-17.
Rivière de l'Est, améliorations à la, 6939.
Saint-Jean, N.-B., améliorations du port de, 4416.
Scott, capitaine, 3562.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6938.
Service des colis postaux, 11527.
Service postal transatlantique, 7418.
Shantz, David, révocation de, 6955-6.
Sharp, destitution de l'inspecteur, 8353.
Soumissions relativement à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6619.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Tarif douanier, 6636, 6639.
Taux océaniques, 2571.
Taux spéciaux sur l'Intercolonial, 10354.
Thompkins, Patrick, salaire de, 11863.
Traduction des relevés, 11393.
Traité avec les Antilles, 6709.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.
Travaux au quai Brûlé, 6619.
Travaux de la Chambre, 11655; documents, 3226.
Uniformité de lois de Naturalisation, 2803.
Union, Compagnie d'assurance sur la vie, l', 8462.
United Shoe Machinery Co., 12006.
Van Antwerp, M., salaire de, 11865-66.
Vétérans de l'invasion des Féniens, 6619, 6712.
Winnipeg, bateau sur lac, 11128.

MESSAGES.

Budget général, 1913-14, 10641.
Budget supplémentaire, 1913-14, 5820, 10641.
Communications du Gouverneur général, 7149.
Discours du trône, 1.
Greer, C.-B., 7149.
Harman, Ernest, 7149.
Prorogation, 12534.
Sanction Royale à certains projets de loi, 5108, 7149, 7184, 7683, 7721, 10351, 10391, 12534 et suiv.
———achat par l'Etat des obligations de 3 p. c. de la Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 2164, 2183.
Sénat *re* bill des chemins de fer de l'Etat, 12519.
Sénat *re* le bill des grandes routes, 12518.
Son Altesse Royale, adresse, 808.

MOTIONS.

Addition au comité des bills d'intérêt privé, adoptée, 3220.
Ajournement, 7636, 7648.
———rejetée, 7980.
———pour l'Ascension, adoptée, 8988.
———8064; retirée, 8078.
Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company, 2e lecture, adoptée, 11132.
Améliorations aux grandes routes, 8422, 8790, 9068, 9072.
Amendement à la loi des bureaux de poste, adopté, 11910.

MOTIONS—*Suite.*

Amendement à motion du ministre de la Marine pour la question préalable, 7917.
———au projet de résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12103; rejeté, 12116.
———au projet de résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12125.
———à résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12132; déclarée irrégulière, 12133, 12135, 12136, 12137, 12138, 12187 à 12199-12200 à 12218.
———du Sénat au bill concernant Cie de chemin de fer Nord-Canadien de Québec, renvoyé au comité, 11335.
———du Sénat au bill concernant la ville d'Ottawa, renvoyé au comité, adoptée, 11336.
———au bill de la Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3088.
———à résolution pour prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12141; déclarée irrégulière, 12141.
Appel de la décision de l'Orateur, amendement *re* Miller, rejetée, 3775.
Aqueduc d'Ottawa, motion adoptée, 8790.
Association Protectrice des Médecins canadiens, amendement, 4006, 4007, 4011.
Avance à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, adoptée, 11910.
Avancement de l'instruction agricole, amendement à l'article 3, 8747; rejeté, 8759.
Banque et commerce de banque, Chambre donne assentiment aux amendements faits par le Sénat, 11917; adoptée, 83 à 10, 11937.
Banque Internationale, 11524.
Bibliothèque du Parlement, 485.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 2e lecture, 8366; adoptée, 8367.
Canadian Northern Branch Lines Company, adoptée, 8830.
Canadian Northern, 7980, 11725.
Canal de la Baie Georgienne, 2693, 2728, 3858, 3859.
Chemins de fer de l'Etat, pour renvoi des amendements du Sénat, 12375.
Chemin de fer de l'Etat, adoptée, 4302.
Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464, 3468.
Classement du personnel des Communes, 12301.
Code criminel, modification du, amendement à art. 4, adopté, 11940.
Coderre, enquête *re* l'hon. Louis, 6263.
Comité des banques et du commerce, 7244, 7770, 9107, 9108.
Comité des bills privés, modification, 3532.
Comité général pour délibérer un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11654; adoptée, 11655.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8599, 8609.
Contamination des eaux navigables, 12004; rapport réservé, 12006.
Convention commerciale avec les Antilles, amendement, 8997.
———avec les Antilles, sous-amendement Pugsley, 9024.
———avec les Antilles, sous-amendement, 9021; hors d'ordre, 9024.
———avec les Antilles, amendement rejeté, 90 à 52; scrutin, 9064.
———avec les Antilles, sous-amendement rejeté sur division, 9063.
———avec les Antilles, 3e lecture, 8992; adoptée, 9066.
———avec les Antilles, 2e lecture, 2064; adoptée, 2095.
Cours supérieures de la province d'Ontario, amendement à l'article 3, 6839; rejeté, 6844.

MOTIONS—*Suite.*

Création d'un système de crédit agricole, motion adoptée, 5274.
Crédits à voter, acceptés, 7107.
Déplacement des gares terminus, 1ère lecture du projet de loi, motion adoptée, 7946.
Dépôt d'une résolution modifiant la loi des pénitenciers, 11268.
Dépôt d'un bill concernant le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto, adoptée, 11390.
Dépôt d'un bill concernant la chasse pélagique du phoque, adoptée, 11645.
Dépôt d'un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11652; adoptée, 11654.
Dépôt d'un projet de résolution relatif aux subventions aux chemins de fer, 11647; adoptée, 11652.
Dépôt d'un projet de loi modifiant la loi des pénitenciers, adoptée, 11671.
Dépôt d'un bill relatif aux archives publiques, 11789; adoptée, 11790.
Dépôt d'un bill pour amender la loi des juges, adoptée, 11985.
Dépôt de bill modifiant la loi des grains du Canada, adoptée, 9398.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490; retirée, 9493.
Dépôt d'un projet de loi *re* chemins de fer de l'Etat, adoptée, 9148.
Dépôt d'un bill modifiant la loi des élections fédérales, adoptée, 8699.
Dépôt d'un bill relatif aux tribunaux supérieurs d'Ontario, adoptée, 6505-6.
Discussion d'une résolution tendant à modifier la loi des grains, 8924; motion retirée, 8933.
Discussion générale en 2e lecture du projet de loi Bradbury *re* pollution des eaux navigables, 8851; motion adoptée, 8884.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031, 8119, 8240.
Election d'Antigonish, 10484.
Embranchements de l'Intercolonial, 851.
Encouragement à l'agriculture, amendement à l'article 3, 8347.
Forces navales de l'empire, amendements, 1058, 3566, 3592, 4025, 4630, 4661, 7437, 9413 10236, 10246, 10251, 10267.
Galerie nationale du Canada, projet de résolution, adoptée, 8990.
Haggart, *re* décès de l'hon. John.
Hus, Mlle Paule, destitution de, (en suspens), 7850.
Industrie fruitière, adoptée, 2343.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Impressions du Parlement, 485.
Inspection et pesage des céréales, dépôt de résolution, adoptée, 8597.
Landry, *re* André, motion de censure, 6763-64, 6774.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8791.
Lois uniformes de naturalisation, 2441.
Miller, affaire, 3261, 3768, 3774, 3776, 8465, 9365.
Newman, Jacob, brevets de Frédérick, et autres, adoptée, 8830.
Nominations dans le personnel de la Chambre des Communes, adoptée, 7149.
Noailles, Louis, traducteur à la Chambre, adoptée, 1884.
Orateur suppléant, 9991 et suiv., 9999 et suiv., 1062.
Ordre indépendant des Forestiers, amendement à l'annexe, 7560.
Pension aux vieillards, 961, 2219, 7149.

MOTIONS—*Suite.*

Pollution des eaux navigables, référence à un comité spécial, 8884, 9300.
Question préalable, 7634, 7859.
Question préalable, reprise de la discussion, 8462.
———reprise de la discussion, 8610.
———scrutin, 108 à 73, adoptée, 8692.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, 2164, adoptée, 2166.
Règle 17 de la Chambre, 7658.
Renvoi du débat *re* forces navales de l'empire, 5818, 5819.
Restaurant de la Chambre, 485.
Retrait d'un bill concernant la Compagnie du chemin de fer Central, 11900.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 8698, adoptée.
Roche comme membre du comité de l'agriculture, 652.
Rogers, censure contre l'hon. M., 803, 10485.
Séances du matin, en suspens, 8988, 9495.
Séances du samedi, adoptée, 11393.
Subventions au Canadian Northern, 3e lecture, 12191; adoptée, 12204.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9300; non adoptée, 9356.
Tarifs des messageries, 3532; adoptée telle qu'amendée, 3557.
Traité anglo-japonais, 2e lecture, 7160, 7350, 7390, 7400, 7413
Traitements des fonctionnaires de la Chambre, 7835.
Travaux de la Chambre, 2345, 2347, 3282, 3286.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11269, 11274, 11286.

PROJEST DE LOI.

NOTE—Pour détails voir *"Débats"* et *"Discussion des articles"*.
Abolition des titres honorifiques; dépôt, 1585; 1ère lect., 1586.
Académie royale canadienne des arts, 1ère lecture, 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 3523.
Alberta—Chemin de fer Central d', 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect. et adopt., 8828.
Alberta Inter-Urban RR. Co. 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8828.
Alberta-Saskatchewan Life Ins. Coy., 1ère lecture, 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Anderson, Frances-Legora, 1ère lecture, 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Antilles—Convention commerciale avec les, dépôt et 1ère lect., 929; 2e lect., 2095; 3e lect. et adoption, 9066.
Archives publiques, dépôt et 1ère lect., 11789; 2e lect., 12288; 3e lect. et adoption, 12290.
Association des comptables canadiens, 1ère lecture, 1996; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 6393.
Association protectrice des médecins canadiens, 1ère lect., 2372; 2e lect., 2372; 3e lect., 4455. (Voir Canadian Medical Protective Assc.)
Athabaska and Grande-Prairie Railway Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9226-7.
Arthabaska Northern, 1ère lect., 288; 2e lect., 779; 3e lect. et adoption, 3898.
Attwood, Sarah-Lillian, 1ère lect., 9867; 2e lect., 10062; 3e lect., 10408.
Bankers Trust Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Banque de la Saskatchewan, 1ère et 2e lect., 6451; 3e lect., 7399.
Banques d'épargne de la province de Québec, 1ère lect., 10438.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Banque immobilière, 1ère lect., 1585; 2e lect., 2203.
Banques, (loi des), 1ère lect., 185; 2e lect., 2569; 3e lect., 10983; amendements du Sénat, 11911-11938.
Barnett, O.-D., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; 3e lect., 11721.
Beaver Fire Insurance Company, 1ère lecture, 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9409.
Bishopric, G.-F., (brevet d'invention), 1ère lecture, 288; 2e lect., 978; 3e lect. et adoption, 2769.
Blaustein, Archie, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 11062.
Brantford & Hamilton Electric Railway Co., 1ère lect., 6936; 2e et 3e lect., 8829.
Brazilian Traction Light, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect., 3173.
Brewster, Isabella-Lee, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6933.
British Columbia Southern Co., dépôt et 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 8829.
British Columbia and White River Railway Co., 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 8829.
British Northwestern Mortgage Co., 1ère lecture, 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 2111.
Britnell, Albert, 1ère lect., 10985; 2e lect., 11132; 3e lect., 11900.
Brownell, Minnie-Edna, 1ère lect., 3955; 2e lect., 4111, 3e lect., 8303.
Bureau du temple et du presbytère de l'église presbytérienne du Canada, 1ère lect., 1996, 6936; 3e lecture, 10407.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc., 3512; 3e lect. et adoption, 3514.
Burrard Westminster Boundary RR. & Nav., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; 3e lect. et adoption, 11060.
Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, 1ère lecture, 794; 2e lecture, 8367; 3e lect. et adoption, 8416; amendements du Sénat, 10357.
Canada Hail Insurance Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 4455.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 2e lect.; amendements du Sénat, 7561; amendements du Sénat adoptés, 7562.
Canadian Western Trust and Mortgage Co., 1ère lect., 967; 2e lect., 1157; discussion reprise, 2668; 3e lect., 2686.
Canada Permanent Insurance Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 7087.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc., 2677; 3e lect. et adoption, 2678.
Canada Permanent Public Trustee, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adopt., 2686.
Canadian Medical Protective Association, dépôt et 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3508, 3966; amendements, 3994; rapport, 4011; 3e lect. et adoption, 4455. (Voir aussi "Association protectrice des médecins Canadiens".)
Canadian Northwestern Railway Co., 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Casualty Co. of Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Chasse pélagique du phoque, 11645; dépôt et 1ère lect., 11647; 3e lect., 11939.
Chemins de fer de l'Etat, dépôt et 1ère lect., 9148; 2e lect., 9976; 3e lect., 10103.
Chemin de fer de Campbellford, 1ère lecture, 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adopt., 2203.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3177.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 3183.
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2481.
Chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 2686.
Chemin de fer Transcontinental, dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3456.
Cie Canadian Northern Ontario Railway, 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123; 3e lect., 3905.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, ligne de Carillon à Grenville (Bill n° 98), 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372.
Cie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Cie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2205.
Cie Canadian Premier Fire Insurance, 1ère., lect., 6248; 2e lecture, 6399.
Cie Canadian Provident Fire Insurance, discussion des articles, 9359; rapport, 3e lecture et adoption, 9363.
Cie Canadian Western Railway, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; discussion en comité, 4550; 3e lecture, 6399.
Cie Commerciale d'Acétylène de New-York, 1ère lect., 10434; 2e lect., 10641; 3e lect. et adoption, 10333.
Cie d'Acétylène de New-York, 1ère lect., 10434.
Cie d'articles d'électricité de Hull, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect., 3173.
Cie d'assurance de la baie d'Hudson, 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Cie de la Baie Georgienne, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., et adoption, 3177.
Cie du chemin de fer du centre du Canada au Labrador, 1ère lect., 9716; 2e lect., 9868.
Cies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et commissaires du port de Toronto, 2e lect.; disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Cie de chemin de fer Pacific et Hudson Bay, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 3906.
Cie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc. reprise, 3109; rapport, 3117.
Cie d'irrigation et de puissance hydraulique d'Ebro, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3183.
Cie des embranchements du chemin de fer Canadien-Nord, 1ère lect., (bill n° 97), 2166; 2e lect., 3123; disc. des art., 6393; 3e lecture, 6394.
Amendement par le Sénat, 7980.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adoption, 9225.
Cie du chemin de fer Southern Central Pacifique, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Cie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; discussion, 2200; rapport, 3e lect. et adoption, 2201.
Cie électrique d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., 2617.
Cie du chemin de fer de Caribou à Barkerville et à Willow-River, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.
Cie du chemin de fer Central, 1ère lect., et retrait, 11899.
Cie du chemin de fer Central du Canada, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2219.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Cie du chemin de fer Niagara à St. Catharines et à Toronto, 1ère lect., (Bill n° 102), 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adopt., 3520.
Cie du chemin de fer Pacific et Peace-River, 1ère lect., 6218; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.
Cie du chemin de fer de Shuswap à Okanagan, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 2e et 3e lect. et adoption, 3517.
Cie du gaz d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 3e lect., 2618.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3518-20; renvoi au comité, 11335; reprise de discussion, 11725.
Cie du chemin de fer de la rive du lac Huron, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204.
Cie du chemin de fer électrique de Brantford-Hamilton, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8829.
Cie du chemin de fer d'Ottawa du Nord et de l'Ouest, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3109.
Cie Northern Empire Life Assurance, 1ère lecture, 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2617.
Cité d'Ottawa, 1ère lect., 8886; 2e lect., 9030; 3e lect., 10434.
Clappison, Minnie-Kate, 1ère lect., 4058; 2ème lect., 4457; 3e lect., 6936.
Code criminel, modifiant le, dépôt 85; 1ère lecture, 10367; 2e lect., 11939; 3e lect., 11959.
Colis postaux, 1ère lect., 10357; 2e lect., 12151; 3e lect. et adoption, 12187.
Collingwood Southern, chemin de fer, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect. adoption, 3109.
Commercial Acetylène Co. of New-Jersey, 1ère lect., 10351; 2e lect., 11131; 3e lect., 11333.
Commissaires du Port de Fraser-Nord, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; reprise de la disc., 2652, 3106; rapport du bill, 3107; 3e lecture, 3173.
Commissaires du port de Westminster, 1ère et 2e lect., 1739; disc. des articles, 2609; disc. reprise, 2643, 3104; rapport, 3106; 3e lect., 3173.
Commission de Conservation, 2e, 3e lect. et adoption, 10232.
Constitution en corporation des compagnies de chemins de fer, 1ère lect., 8351.
Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 1ère lect., et 2e lect. 8997; 3e lect. et adoption, 9066.
Corporation épiscopale romaine de Mackenzie, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada, 1ère lect., 10573; 2e lecture, 11062; 3e lect., 11722.
Cour d'échiquier, dépôt, 1884; 1ère lect., 1885; 2e et 3e lect. et adoption, 3458, 3461; 2e délibération; amendement du Sénat et adopté, 8280.
Cour suprême, dépôt et 1ère lecture, 8291; 2e lect., 8810; 3e lect., 10116.
Creighton, Edward-Mackey, 1ère lecture, 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Delvigne, Maurice, brevet de, 1ère lect., 10351; 2e lect., 10434; disc. en comité, 11332; 3e lect. et adoption, 11335.
Déplacement des gares terminus, dépôt, 7942; 1ère lect., 7946.
Deslandes, G.-S., 1ère lect., 9364; 2e lect., 9759; 3e lect., 10408.
Dominion Northwestern Railway Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., et adoption, 3508.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Dominion Trust Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 778; 3e lect. et adoption, 3520.
Drapeaux, usage des, 1ère lect., 6.
Durnan, Alfred-Milton, 1ère lect., 3955; 2e lecture, 4111; 3e lect., 6936.
Eaux de la zone des chemins de fer (modifiant la loi des), dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232.
Empire Life Insurance Co., 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Engleby, George-Daniel, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Epizooties, 2e lect., 10145 et suiv.; 3e lect. et adoption, 10148.
Evangelical Lutherian Joint Synod of Ohio and other States, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; 3e lect., 12086.
Falsifications, (Loi des), 1ère lect., 10573; 2e et 3e lect., 11986; adopt., 11987.
Failing, C.-F., 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Flower, Charles-Albert, 1ère lect., 2e et 3e lectures, 8303.
Forces navales de l'empire, dépôt, 687; 1ère lect., 707; 2e lect., 4305; 3e lect., 10349; adoption, 10350.
Foy, A.-Raby, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Froste, William, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Galerie Nationale du Canada, dépôt et 1ère lect., 9266, 9898 et suiv. Amendements du Sénat, aodptés, 10087.
Gardien du phare de l'Ile-au-Œufs, 9487, Pelletier, Tancrède, démission de, 9487.
General Loan Company of Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; rapport, 2219; 3e lecture, 2372.
Genier, Alexandre-Zéphirin, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.
Glengary & Stormont RR. Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; 3e lect. et adoption, 11058.
Gogarty, F.-M., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6942.
Gold Medal Furniture Coy, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; 3e lect. et adopt., 3183.
Gold Medal Furniture Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 10148; 3e lect. et adopt., 10202.
Grand Lodge Order of Elks, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 8830.
Grandes Routes, (Loi des), dépôt, 967; 1ère lecture, 967; 2e lect., 8416; 3e lect. et adopt., 9106.
Great West Fire Insurance Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 779.
Great West Permanent Loan Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
G.-T.-P., obligations du, 3e lect., 1620.
Guarantee Company of North America, 1ère lect., 967; 2e lect., 1481; 3e lect. et adoption, 3511-2.
Guelph à Goderich, chemin de fer de, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482.
Hampson, Harold-Moss, 1ère lect., 7507; 2ème lect., 7806; 3e lect., 8303.
Hearns, J.-W., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399 et 3e lect., 6937.
Hughes, Walter-Waugrave, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.
Huron et Erie Loan & Savings Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; discussion, 2666; 3e lecture, 2686.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8826.
Hutchinson, allocation à Melle, 1ère, 2e, 3e lect. et adoption, 11985.
Imperial Underwriters Corporation, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adoption, 6396; amendements du Sénat, adoptés, 9867.
Imperial Traction Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; 3e lect. et adoption, 9225-6.
Ingleby, Geo.-D., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Inspection du pétrole et du naphte, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11985; 3e lect. et adop., 11986.
Inspections et de la vente, (Loi des), 1ère lect., 9967; 3e lect. et adoption, 12288.
Instruction agricole, dépôt, 2205; 1ère lect., 2219; 2e lect., 8346; 3e lect. et adoption, 9072.
International Trust & Investment Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 4109-4110.
Johnston Harvester Co., 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123.
Journée de travail dans les travaux publics, dépôt, 708; 1ère lect., 708.
Juges, (Loi des), 1ère et 2e lect., 11985; comité, 12148-12275; 3e lect. et adopt., 12276.
Kettle Valley Railway Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Lacey, M.-K., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
La Cie du Chemin de fer Calgary à Edmonton et à Fort McMurray, 1ère lect., 1778; 2e lecture, 2204; 3e lect., 3522.
Lois de navigation, modification, dépôt et 1ère lect., 808; 3e lect., 1695.
Loi des chemins de fer, 1ère lect., 9973; 2e lecture et disc. des art., 10202; 3e lect. et adoption, 10226. Amendements du Sénat, renv., 12384.
Loi des compagnies, dépôt, 151; 1ère lect., 152.
Loi des prisons et maisons de correction; dépôt, 11667; 2e lect., disc., 3e lect. et adoption.
Loi électorale, dépôt, 968; 1ère lect., 969.
———1ère lect., 8699.
Manitoba et Northwestern, chemin de fer, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 2203.
Manitoba, Ontario Railway Co., 1ère lect., 2570; 2e lect., 3123; 3e lect. et adoption, 3955.
Manitoba Radial Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect., 8229.
Marine et Pêcheries, dépenses casuelles, 12402 et suiv.
Marlatt, Mary-Susan, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Mayers, Emma, 1ère et 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
McDonald, Georges, Geddes, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Messageries, tarifs des, modifiés et adoptés, 3557.
Metropolitan Mortgage Corporation, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2220; 3e lect., 1399; 2e délibération et adoption, 11062.
Middlesex Trust Company, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546.
Modifiant la loi des Terres Fédérales, dépôt, 1996; 1ère lect., 1997.
Monnaie d'Ottawa, dépôt, 8920; rapport, 3e lect. et adoption, 9373.
Montéal—Commissaires du port de. Dépôt, 707; 1ère lect., 708; comité, 931; 3e lect., 3377.
Nathanson, Nalhan-L., 1ère lect., 6248; 2e lecture, 6399; 3e lect., 6937.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Naturalisation, dépôt, 1392; 1ère lect., 1393.
Newman, F.-J., *et al*, brevet de, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; disc., 4455, 6392; 3e lect. et adopt., 6393; amendements par le Sénat, 7981, 8832.
New Orleans and Grand Isle Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 950; disc., 3719; rapport, 3122; 3e lect., 3183.
New-Westminster.—Commissaires du Port de, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Nipissing Central Railway Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399.
North Empire Fire Insurance Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; discussion des articles, 4553; 3e lect., 6399.
Northern Empire Life Insurance Co., 1ère lecture, 484; 2e lect., 780.
North West Guarantee and Accident Insurance Co., 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2667; 3e lect., 2686.
Nouvelles avances aux commissaires du port de Québec, dépôt et 1ère lect., 8280; *re* lect., 8806.
Octroi aux volontaires, 1ère lect., 10237; 2e lecture, 10987; 3e lect. et adoption, 10239.
Ordre Indépendant des Forestiers, 1ère lect., 967; réservé 7087; disc., 7391, 7398, 7554, 75660. lect., 1482; 3e lect., 2617.
Ottawa Gas Co., 1ère lect. et 2e lect., 1293; 3e lect., 2618.
Ottawa & Montreal Transmission Co., Ltd., 1ère lect., 1936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8303.
Ottawa Terminals RR. Co., 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Pacific and Eastern Mortgage Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9358-9.
Pacific and Peace River Railway Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.
Pénitenciers, 1ère et 2e lect., 11671; 3e lecture, 11939.
People's Trustee & Security Company, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3521.
Peterson, Daisy-Madeleine, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9760; 3e lect., 10408.
Peterson, Otto-Clarence, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 2e lect. et discussion, 8920; 3e lect., 8992.
Pointe-aux-Trembles Railway Co., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; disc. en comité; 3e lecture et adoption, 11721.
Police fédérale, dépôt, 1ère lect., 8263; 2e lect. et disc., 8806; 3e lect. et adoption, 8809.
Pollution des eaux navigables, 1ère lect., 5; 2e lect., 8851; 3e lect., 8884.
Port Nelson Company, 1ère lect., 2730; 2e lecture, 3184; réservé, 7087; reprise de la discussion, 7398; 3e lect., 7554.
Power, Lenore, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; comité général, 12081.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépçt et 1ère lect., 12143; 2e lect., 12204; rapport, 12211.
Prisons et maisons de correction (Loi des), dépôt 1267; 1ère lect., 11267; 2e lect., 3e lect. et adoption, 11795.
Prudential Life of Canada, 1ère lect., 2731; 2e lect., 3184; 3e lect., 7400.
Primes à l'extraction du plomb, dépôt 10484, 1ère lect., 10484.
Primes sur le minerai de plomb, dépôt, 9336.
Primes aux volontaires, dépôt et 1ère lect., 9176; 2e lect., 9898; disc. des art., 10227; 3e lect., 10229; adopt., 10229.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Protection des douanes et des pêcheries, dépôt, 937; 1ère lect., 1119; 2e lect., 3377; reprise et discussion, 3425; rapport, 3456; 3e lect., et adoption, 10126.
Prudential Trust Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184.
Québec—Commissaires du port de, 1ère lect., 6935; 2e lect., 8806; 3e lect. et adoption, 8806.
Quebec, Portland and International Short Line Railway Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Quebec Rapid Transit Co., 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc. des articles, 9758; 3e lect. et adoption, 9759.
Radiotélégraphie, dépôt et 1ère lect., 804; 2e lect., 2485; 3e lect., 8392.
Raynor, Elizabeth-Adelaïde, 1ère lect., 4414; 2e et 3e lect., 6936.
Real Estate Loan Co. of Canada, 1ère lecture, 6248; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 9356.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, dépôt, 2164; 1ère lect., 2166; 2e et 3e lecture et adoption.
Regal Trust Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3521.
Réserves forestières et parcs fédéraux, dépôt, 10352; 1ère lect., 10353; 2e lect. et disc., 11988; 3e lect. et adoption, 11993.
Richard, John-Caldwell, 1ère lect., 5314; 6399; 3e lect., 6936.
Richard, l'hon. A & Consorts, 1ère lect., 2160; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3956-3958.
Ridge, Louise-Marguerite, Perth; 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1ère lect., 732; 2e lect., 903; disc. des art., 9061; 3e lect., 1675.
Saint-Aubin, Pierre-Zénon, 1ère lect., 7507; 2e et 3e lect., 9760.
Saunders, Frederick-Frank, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect. et adoption, 6936.
Smith, Malcolm, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Sociétés coopératives de crédit, dépôt et 1ère lect., 9299.
Southampton Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect. 8507; 3e lect. et adoption, 9227-8.
Standard Paint Company of Canada, 1ère lect., 7835; 2e lect., 8353; 3e lect., 9760.
Subsides, 1ère lect., 11938; 2e lect., disc. et rapport, 11939.
Subsides n° 249, 1ère, 2e et 3e lect., et adop., 12488.
Subventions au Canadian Northern, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e lect. et disc., 12187; rapport du bill, 12191; 3e lect. et adoption, 12204.
Subvention au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, dépôt et 1ère lecture, 12144; 2e lect. et disc., 12219; rapport et 3e lect., 12252.
Subventions pour aider à la construction des chemins de fer et du pont y mentionnés, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e et 3e lect. et adoption, 12187.
Tarif des douanes.—Adoption, 11789.
Tarling, Charles-Frederick, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 6937.
The Church and Manse Board, 1ère lect., 1996; 2e lect., 10407.
The Real Estate Loan Co. of Canada, Ltd., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; disc. des art., 9356; 3e lect. et adoption, 9356.
Toronto Terminal Railway Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10406; 3e lect., 10107.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Traité anglo-japonais, dépôt et 1ère lect., 6701; 3e lect. et adoption, 7417.
Tribunaux supérieurs d'Ontario, dépôt, 8505; 1ère lect., 8503; 2e lect. et disc. des art., 9828; 3e lect. et adoption, 6844.
Van Buren Bridge Company, dépôt et 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11063; disc. en comité, 11718; 3e lect. et adoption, 11720.
Vancouver—Commission du port de, dépôt, 8746; 1ère lect., 8747; 2e lect. et discussion des articles, 9154; rapport, 9160; 3e lect., 9252.
Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company, 1ère lect., 10829; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Tracadie, brise-lames, 11810.
Western Canada Mortgage Corporation, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; disc., rép., 2674; rap. et 3e lect., 2676.
Western Dry Dock and Shipbuilding Co., dépôt, 10119, 2e, 3e lect. et adoption, 10370.
Western Trust Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; 3e lecture, 2617.
Winnipeg—Approvisionnement d'eau, 1ère lecture, 10573; 2e lect., 10574.
Young, Mary-Arabella, 1ère lect., 10120; 2e l., 10407; 3e lect., 11062.
York County Loan & Saving Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922.
Zone du chemin de fer, dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232; disc., 12269; 3e lect. et adoption, 12274.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à Son Altesse Royale, 591.
Banques d'épargnes de la province de Québec, adopt., 10437.
Banques, modifiant la loi des, 1294 et suiv., 1ère et 2ème lect. et adoption, 1299.
Bureaux de poste, amendement à la loi des, dépôt, 11910.
Caisses d'épargnes dans la province de Québec, dépôt, 10351.
Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, dépôt, 721; 1ère et 2ème lectures, et adoption, 794.
Canal de la baie Georgienne, 2693.
Chemins de fer, modifiant la loi des, dépôt, 9610, adoption 9976.
Classement du personnel des Communes, 1ère et 2ème lectures et adoption, 12320.
Colis postaux, dépôt, 10124, adopt., 10357.
Commission de conservation, 9177.
Convention commerciale avec les Antilles, 809, 906.
Cour suprême, traitement du registraire, 1re et 2e lectures et adoption, 8291.
Crédit agricole, création d'un système de, (dépôt), 3226.
Epizooties, relative aux, (dépôt, 9497, 1re lect., 9898; 2e lect., 9898; adoption, 9898.
Finance, loi de, 1re et 2e lectures et adoption, 7154.
Forces navales de l'empire, (dépôt), 810; adoption, 3365. (Voir débats pour discussion.)
Galerie Nationale du Canada, 8990, 9252, 9266.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 722.
Grains, loi des, 8924, 9373, 9398.
G.-T.-P., achat des obligations du, (dépôt), 902, adopt., 1620.
Grand-Tronc-Pacifique, avance à la Compagnie du, (dépôt), 11910, 1re lect. et disc. en comité, 12140 et suiv.; 2e lect. et adopt., 12142.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Hôtel de la Monnaie, (dépôt), 8037; 1re et 2e lectures et adoption, 8920.
Hutchinson, prime à Melle, (dépôt), 10352; 1re et 2e lect. et adopt., 10987.
Inspections et de la vente, loi des, 1re lect., 9967, 2e lect., 9967, adopt., 99.
Inspection et pesage des céréales, 8597.
Instruction agricole, adoption, 2204.
Juges, loi des, (dépôt), 11526, disc. en comité, 11959; 1re et 2e lect., 11985; adopt., 12149.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, discussion reprise, 9112; amendement Cochrane, 9113; 1re, 2e et 3e lect. et adopté, 9147.
Marques des fruits, 9614.
Modifiant la loi de la marine marchande, 722.
Navigation, loi de, 1re et 2e lectures et adoption, 808.
Pénitenciers, loi modifiant loi des, (dépôt), 11268; discussion en comité, 11656; 1re, 2e lectures et adoption, 11671.
Port-Arthur, bassin de radoub à, (dépôt), 9871, 10119.
Primes à la fabrication de l'acier, 1re lect., 10483, 2e lect., 10483, adopt., 10483.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Primes aux volontaires, discussion en comité général, 9160; adopt., 9176.
Québec, commissaires du port de, (dépôt), et discussion, 1re lecture, 8866; 2e lect. et adoption, 8280.
Radiotélégraphie, (dépôt), 723; comité, 794; 1re et 2e lectures et adoption, 804.
Registraire de la cour suprême, 8119.
Règle 17 de la Chambre, 7859, 7981, 8044, 8462, 8609.
Rentes viagères de l'Etat, modifiant la loi des, (dépôt), 1re lect., 9497, 9871; 2e lect. et adoption, 9888.
Sénateurs supplémentaires, (dépôt), 902.
Somme à voter pour subsides, 7106, 7107.
Subsides aux chemins de fer, 12007; adoptée, 12008.
Subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Temiskaming et du Nord d'Ontario; discussion, rapport, 1re et 2e lectures et adoption, 12144.
Subventions aux chemins de fer, 11647.
Subventions à la Cie du chemin de fer Central d'Alberta, adoptée, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Calgary à Fernie, 12029.
Subventions à la Cie du chemin de fer Saint-Jean à Québec, 12009; adoptée, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, 12024.
Subventions à la Cie Pacifique-Canadien, ligne de Gimli à Riverton; adoptée, 12026.
Subventions au Pacifique-Canadien, ligne de Moosejaw vers le nord, adoptée, 12026.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Kettle-Valley, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, adoptée, 12009.
Subventions à la Cie du chemin de fer et du port de Burrard-Inlet, 12030, adoptée, 12033.
Subventions à ligne de chemin de fer entre Tilsonburg et Embro, 12025, adoptée.
Subventions à la Margaree Coal & Railway Co., Ltd., adoptée, 12008.
Subventions à la Northern New-Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008; adoptée, 12009.
Subventions aux chemins de fer Nord-Canadien, 12033, 12086, 12140.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Tarifs des messageries, 3532, 3557.
Télégraphie, création d'un service impérial de, (dépôt), 9498.
Traité anglo-japonais, adopt., 6700.
Traitement des employés des Postes, disc. en comité, rapport et adoption, 12143.
Vancouver, commissaires du port de, 8740; 1re et 2e lectures et adoption, 8746.
Vote et texte de la motion modifiant règle 17 de la Chambre, 8094.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9111.
Accidents à la navigation, 4301.
Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de charbon Gallois, 812.
———fusils Ross, 6700.
———wagons particuliers, 815.
———d'horloges, 9483.
———meubles d'occasion, 9483.
———pendules, 8702.
———terrains par le gouvernement à Ottawa, 2801.
———du ministère des Postes, 9481.
Acton-Vale, édifice public, 9111.
Acton-Vale, et St-Théodore, transport du courrier entre, 822.
Adam, S.-E., 649.
Administration du pénitencier de Portsmouth, 3277.
"*Advocate,*" la goélette, 1601.
Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Affranchissement des journaux, 611.
Agent canadien à Anvers, 3132.
Agents douaniers du comté de l'Islet, 2230.
Aide à l'agriculture, 7685.
Alain, Jean, 11908.
Alain, Québec, transport du courrier, 11901.
Alberta, gaz naturel de l', 4013.
———griefs de l'Association des producteurs de laine de l', 4195.
———importation de moutons dans l', 4194, 4568.
———pétition des cultivateurs d', 11903.
———ventes de terres dans l', 7687.
Aldershot, camp d', 9480.
———camp de, approvisionnement, 8362.
———glace pour le camp d', 2801, 6456.
———camp d', renvoi d'office du gardien, 5324.
Alexander, Alexander, 1034.
Allaire, J.-O., 6463.
Allen, Islam, 8885.
Allume-feu pour l'Intercolonial, 977.
Améliorations des grandes routes, 815.
Amendement à la loi des compagnies, 615.
Amherst, inspecteur de pavage d', 1587.
Amherst-Point, quai à, 1187.
Ammon, N.-B., receveur des postes à, 12292.
Amqui, service du courrier, 3133.
Annapolis, piliers de protection contre la glace dans la rivière, 7245.
Antigonish, crédits pour le comté d', 2438, 2691, 3666.
———inspecteur des denrées alimentaires, 4191.
———service du courrier dans le comté d', 3280.
Approvisionnement de la force permanente, 2800.
Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Arisaig, N.-E., directeur de la poste à, 2437.
Arpentage d'un township de l'ouest, 9489.
Arsenal d'Halifax, 1593.
Arthabaska, bureau de la poste, 608.

QUESTIONS—*Suite.*

Asselin, Olivar, 602.
Asselin, rapport de M., 2002.
Astephen, Abraham, 3531.
Atlantic, Quebec and Western, chemin de fer, 4015.
Atlantique et Lac Supérieur, chemin de fer, 2228.
Audette, L.-A., 11909.
Auditeur général, 9483, 10435.
Automobile pour le ministère des Postes, 8357.
Automobiles de l'Etat, 1178.
Automobiles du ministère de la Milice, 8363.
Autorisation des compagnies, 616.
Avignon, bureau de poste d', 5322.
———directeur de la poste d', 7843.
———Qué., receveur de la poste à, 6949.
Avocat du ministère des Postes, 8036.
Aylmer, Qué., receveur de la poste à, 8359.
Backshore et Pictou, service de la poste entre, 611.
Bacs transbordeurs de l'Ile du Prince-Edouard, 2798.
Baie des Chaleurs, chemin de fer de la, 2228.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 1601.
Baie Georgienne, canal de la, 1177.
Baie Saint-Paul, quai de la, 11390.
Baie St. Peters, I. P.-E., quai de la, 3131
Baillie, John, 614.
Banque Internationale, 11524.
———enquête *re*, 11524.
Balkam, M., 8118.
Barrage du Saint-Laurent, 817.
Barrington, inspecteur des pêcheries à, 1184.
Bassano, édifice public à, 824.
Bassin à flot à Québec, 1779.
Bassin de radoub à Québec, 1779.
———de Connaught, 597.
Bateau transbordeur à l'Ile du Prince-Edouard, 979.
Bath, service du courrier à, 7844.
Bathurst, levée des lettres à, 6699.
Bayfield, H.-A., 3126.
Bay-Fortune, brise-glace à, 6459.
Bayside et St. Andrews, service postal entre, 7844.
Bayview, homarderie de, 823.
Beaudet, J.-S., 9482.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Bedford, service postal de, 2229.
Bégin, Joseph, 8034, 8897.
Bellemare, P., 572.
Beresford, brise-lames à, 1781.
Bergeron, Charles, 9490.
Bernard, Edmond, 9482.
Bernard, John, 1537.
Bernard, Pierre, 11908.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bernier, L.-V., 647.
Berthierville, quai de, 2435.
Bettez, Alfred, 6463.
Bishop, Alfred, 7155.
Blain, Thomas, 11909.
Blé passant par le canal du Sault, 640.
Boîtes postales rurales, 7432, 7836, 8036, 8118.
Bonaventure, bouées dans la rivière, 11526.
———chèques à recenseurs du comté de, 2481.
———distribution des faveurs ministérielles dans, 3525.
———nominations d'inspecteurs des poids et mesures dans le comté de, 6948.
———recenseurs du comté de, 2435.
———service du transport des dépêches dans, 8893.
———station de signaux de, 10711.
———station des signaux de tempête de, 11392.
———surveillant des travaux dans, 7843.

QUESTIONS—*Suite.*

Boudreau, Albert, 11908.
Boulard, gardien de phare à, 9111.
Boulardarie-Centre, bureau de poste de, 2689.
Boules, transport du courrier des, 10709.
Bourassa, Emile, 7431.
Bourdages, P.-B., 7848, 7849.
Bourk, lt-col., 1789.
Bourque, Alexis, 7849.
Bourque, Marin, 1536.
Boylston et South-Manchester, service du courrier entre, 4567.
Boyter, D., 8885.
Bow, William, 1399.
Brennan, James-F., 8901.
Brennan, Vincent, 1183.
Bridgewater, salle d'exercices de, 1187.
Brigham-Farnham, transport du courrier de, 2232.
Brise-lames à Beresford, 1781.
Bromptonville, transport de sacs du courrier, 5324.
Brise-lames de l'Ardoise et de Black-Point, 7601.
Brunelle, William, 7158.
Bukard, George-F., 604.
Buckhorn, pont de, 2000, 3667.
Buyold, Louis, 7848.
Bunkers-Island, N.-E., hôpital de, 4191.
Burdett, poste de douane à, 824.
Bureau de poste de Montréal, 2227.
Bureaux de conciliation, 712.
Bureaux de l'Etat à Montréal, 2227.
Burriss, R.-A., 827.
Cabotage canadien, 1600.
Cacouna, approvisionnement d'eau de la station de, 8596.
Cadenas breveté, 7245.
Cadenas de sacs à dépêches, 7837, 7838, 7839, 8116, 8355, 8593, 8594, 8595, 8894.
Cadenas de sacs postaux, 8970.
Cadenas pour sacs aux dépêches, 8593, 8595, 9481.
Cadenas pour sacs du courrier, 7426, 7430, 8355, 8356.
Caisses d'épargnes de l'Etat, 1786.
Caisses d'épargnes postales, 1600.
Caldwell, Artur-B., 8360.
Cameron, Thos., 649.
Campbelton-Gaspé, service de navire à, 7426.
Campbelton-Gaspé, service de vapeurs, 3528.
Campbelton-Gaspé, service du steamer, 4563.
Canada, le, à l'Ile Pomquet, 1534.
Canadian Biscuit Company, 4565.
Canadian Northern, chemin de fer, 12147.
Canadian Northern, rampes maximum, 11906.
Canadian Northern, statistiques, 11904.
Canadien du Nord d'Ontario, Cie du chemin de fer, 7159.
Canada, histoire officielle du, 975.
Canada, population du, 978.
Canal Chambly, 2800.
Canal de Panama, 612.
Canal de St-Pierre, 981.
Canal de St-Pierre, amélioration du, 814.
Canal Welland, construction du, 952.
Canal Welland, surintendant de, 952.
Canot de sauvetage de Picton, 980.
Canso, homarderie de, 10236.
Cap-de-la-Madeleine, quai du, 1598, 1788.
Cap-Noir, Est, bureau de poste au, 4567.
Cap-Breton, drague, 1589.
Carabines Ross, 8358.
Carabiniers de Kootenay, 1037.
Cardston, percepteur des douanes à, 1036.
Cargaisons maritimes, 1600.
Carleton, Qué., gardien du phare de, 11392.

QUESTIONS—*Suite.*

Carleton, Qué., gardien du quai de, 11392.
Carleton, service du courrier à, 7846, 8361.
Carrier, Gervais, 715.
Carrier, William, 649.
Carson, A.-B., 3224.
Casey, Henri, 8035.
Centenaire de la Paix, 12292, 12293.
Céréales, loi des, 2485.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Chagnon, François, 650.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Chambly, canal, 2800.
———surintendant du, 11134.
Chambre des Communes, messagers de la, 2221.
———rédaction des lois de la, 10707, 10708.
Champagne, A.-G., 10710.
Champ Fletcher, exercices militaires sur le, 2233.
Champoux Frères, D'Israéli, Qué., 8362.
Chantiers de l'Etat, 971.
Chapados, Siméon, 10830.
Chaput, Jos., 1538.
Charles-Cove, transport des courriers à, 638.
Chateauvert, Georges, 646.
Chemin de fer Atlantique-Supérieur, 2228.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1601.
Chemin de fer du Grand-Tronc à New-Hazelton, 1395.
Chemin de fer du Lac Saint-Jean, 633.
Chemins de fer de l'Est de Québec et de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, 6947.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Chèques à recenseurs du comté de Bonaventure, 2481.
Cherté de la vie, 2223.
Chisholm, Archibald, 9489.
Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.
Chouinard, E., 9487.
Commissaire Duchemin, affaire Sangster, 8703.
Circulation monétaire, 8596.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Cléroux, Amédée, 7606.
Clôture de fil de fer, 595.
"Coast Guard", le journal, 1588.
Colborne, sous-percepteur des douanes à, 8364.
Cole-Harbour, quai de, 3129.
Colis postaux, 596, 3669.
Collin, Joseph, 12146.
Colombie-Anglaise, saumon de la, 2688.
Colombie-Anglaise, ventes de terres des sauvages dans la, 8355.
Colonels honoraires, 2234.
Commerce des Antilles, 612.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1035.
Commission biologique, 3668.
Commission consultative des pêcheries, 3526.
Commission de conservation, 8896.
Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacées, 2692.
Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.
Commission des services administratifs, 8035.
Commission des services publics, 813.
Commission du pilotage, 2441.
Commission du port de Québec, avocat de la, 628.
Commission du service public, 1788.
Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.

QUESTIONS—*Suite.*

Commission sur ouvriers de ferme et domestiques, 2002.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Concessions de homesteads, 8592.
Conditions des classes ouvrières, 1782.
Conroy, Richard, 8702.
Conseil consultatif des pêcheries, 614.
Construction de quais, 9111.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.
Contrecœur, destitutions à, 4018.
Conway, M.-T., 7436.
Corde de manille, 10709, 10710.
Correspondance des services administratifs, 9485.
Corry-Laverdure, réclamation, 11136.
Coste, H.-D., 616.
Côté, Sask., bande des sauvages de, 8887.
Country-Harbour, embranchement de l'Intercolonial, 2482.
Cousins, Arthur, 8900.
Coût des bâtiments civils, 10120.
Crédits destitués au comté d'Antigonish, 2690.
Crispo, Jeffery-M., 3524.
Crowe, colonel, résignation du, 11135.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Cullen, Francis, 11392.
Cumberland, maître de poste de, 1036.
Dagneau, J.-F., 9486.
Daigle, Napoléon, 9111.
Dalhousie, service de vapeurs sur, 7841.
Danby et Ste-Christine, transport du courrier entre, 820.
Dauphin, stations agricoles dans le comté de, 6617.
Dans, John-W., destitution de, 643.
Dawson, destitutions à, 2237.
Dea, Edmund, 7435.
Défense de l'empire, le ministre des Postes et rie, 8034.
Deland, A.-N., 647.
Demande de documents, 7248.
Demande de dossier, 8119.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Demers, Gédéon, 9111.
Département de l'imprimerie et de la papete-1190.
Département des Mines, 2227.
Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1140.
Deschamp, Raoul, 712.
Desève, A.-L., 11909.
Desjardins, Auguste, 2234.
Desrosiers, Mme E., 648.
DeVarennes, Dr Jos., 6462, 6463.
Devereux, Melle, 624.
Dickin, George, 1185.
Différends industriels, 1035.
Dionne, A.-E., 650.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
D'Israéli, édifice public à, 6945.
D'Israéli, Qué., promesse de vente d'immeubles, 8363.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525, 11902.
District fédéral d'Ottawa, 2237.
Dominion Steel Works, 11901.
Duncaster, réserve de, 4564.
Dorchester, directeurs des postes dans, 3529.
Dorchester, transports postaux dans le comté de, 631.
Dorchester, N.-B., tronçon de l'Intercolonial à, 2224.
Doré, François, 9111.
Dorsett, W.-E., 1183.

QUESTIONS—*Suite.*

Douglas, Harwood, 7434.
Douglas, Howard, 4019.
Douanier à New-Campbelton, 2689.
Douaniers à White-Head, 2227.
Dragage à Port-Hood, 1779.
Dragage dans le détroit de Northumberland, 2798.
Dragages à Lower-Montague, 10121.
Drainage au pied de la montagne du Dauphin, 6617.
Droits de pêche sur l'île Bataille, 2801.
Droits pour préemption de homesteads, 10121.
Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Droits sur les rails d'acier, 819.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Duchemin, commissaire, affaire Sangster, 8703.
Duchemin, M., paiements de deniers à, 8361.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1035.
Dugal, G.-Alphonse, 4013.
Dugal, G.-Alphonse, 4013.
Dunn, Albert, 7435.
Dupont, Joseph, 2688.
Dussault, Georges-Albert, 3527.
DuVernet, Dr, 8701.
Earl Grey, steamer, 3132.
Eau potable pour le parlement, 2483.
Eboulements, service postal des, 8117.
Ecluse de la rivière St-Charles, 6458.
Edifice public à Stellarton, 979.
Ehler, W.-E., 8365.
Election de Maisonneuve, procès relatif à l', 3132.
Elevage des animaux à fourrures, 2237.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528 .
Embargo sur le bétail canadien, 629.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 2003.
Emission d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Emplacements d'élévateurs de tête de ligne, 637.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés de la Marine destitués dans Rimouski, 2239.
Employés de la poste dans les villes, 2484.
Employés de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Employés des Douanes destitués dans Rimouski, 2239.
Employés des Travaux publics destitués dans Rimouski, 2238.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Employés du Revenu de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Enquête relative à loi Farmers' Bank, 820.
Enquête sur le compte de Joseph L'Etoile, 2222.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.
Enseignement professionnel, 980.
Enseignement technique, commission d'enquête sur l', 2800.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Entreprises de bouées, 7158.
Envois de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Erinville, maître de poste d', 7837.
Escuminac, bureau de poste à, 4567.
Esquimalt, bassin de radoub à, 8886.
Euréka, ingénieur en chef de l', 8900.
Examen de la vue des pilotes, 6947.
Exercices militaires sur le champ Fletcher, 2233.

QUESTIONS—*Suite.*

Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Expériences du professeur Barnes, 3131.
Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622.
Exportations de bestiaux aux Etats-Unis, 1396.
Exportation de crème, 605.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7425.
Exposition Panama-Californie, 7434.
Factage rural, 2237.
Facteurs de la poste, 2484.
Facteurs, service des, 2002.
Fairville, N.-B., bureau de poste de, 3130.
Farley, Mme Paul, 1790.
Farmers' Bank, 12520.
Farmers' Bank, commission d'enquête sur la, 2802.
Farmers' Bank, enquête relative à la, 641, 820.
Farnham, camp militaire de, 4014.
Favoritisme politique, 2003.
Fénians, invasion des, 9870.
Filteau, J.-A., 645.
Fiset, Elzéar, 1184.
Fisher, Ward, 1188.
Florenceville et Upper-Wicklow, service postal entre, 7844, 8360.
Fonctionnaires de la poste rurale, 8036.
Fonctionnaires de l'Intercolonial, 951.
Fonctionnaire d'immigration à Montréal, 629.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Force permanente, approvisionnements de la, 2800.
Fort St. Lawrence, inspecteur du dragage à, 1587.
Fournier, Honoré, 1784.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
France, valeurs canadiennes offertes en, 2004.
Fraser, famille, 9484.
Fraserville, port de, 1038.
Fredericton, achat de terrains à, 633.
———destruction d'un pilier à, 7246.
———terrains militaires à, 1593.
Gages payés aux journaliers, 978.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gallivan, Melle Annie, 715.
Gare à Sayabec, 2228.
Gatros, N.-B., quai de, 3279.
Gaudet, J.-D., 1538.
Gauthier, Mme D.-Z., 8035.
Gazette du Travail, les correspondants de la, 822.
Gendron, Ernest.
Gilbert, Arthur, 632.
Giroux, Dr, 12146.
Glace artificielle, 2692.
Glace pour le camp d'Aldershot, 2802.
Gleichen, bureau de douane à, 824.
Gloucester, N.-B., transport du courrier dans, 4016.
Gobeil, Antoine, 11135.
Gobeil, Joseph, 11135.
Godbout, Hubert, 8365.
Gordon, John-A., 7606.
Goulman's-Point N.-E., brise-lames, 4567.
Grand'-Mère, édifice public à, 1037.
Grand-Tronc, procédures contre de hauts fonctionnaires du, 2235.
Grand-Tronc-Pacifique, les directeurs du, 613.
Grande-Rivière, quai de, 2233.
Grands chemins, amélioration des, 815.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fénians, 637, 818.
Gratifications aux vétérans, 612.
Gratifications de la campagne des Fénians, 2686.
Gray, Ambrose, 11906.

QUESTIONS—*Suite.*

Grondines, service du téléphone à, 7844.
———station de téléphone maritime des, 4016.
Grosvenor, courrier de, 10708.
Gray dit Gendreau, Joseph, 8900.
Gun hild, le, 1785.
Gutelius, T.-P., 615, 8363.
Guysborough, N.-E., bouées à, 4570.
Guysborough, à Sunnybrae, embranchement de, 2008.
Guysborough, employés de la douane à, 9110.
Guysborough, N.-E., garde-pêche dans, 1534.
———homarderies de, 4570.
Guysboroug, Larry's-River et L'Anse-à-Chabot, service du courrier de, 2802.
Halifax, arsenal d', 1593.
———directeur vétérinaire général à, 9110.
Halifax à Prospect, service du courrier d', 2687.
Haltie, W.-A., 651.
Hamel, Philippe, 1790.
Hanes, R.-H., 1399.
Hants, N.-E., comté, grève dans, 8892.
Hartzell, F., 7434-5.
Hébert, Joseph, 2238.
Heckey, Richard, 3531.
Hendsbee, Robert, 713.
Histoire officielle du Canada, 975.
Hobson's-Nose, phare de, 1187.
Homarderie d'Isaac's-Harbour, 977.
Homarderie de Tracadie, 981.
Homestead, 9, 27, 22, 41, 4193.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
———pour les édifices publics, 7687.
Hough, John, 10711.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Houle, Emile, 2440.
Hudson, chemin du quai de, 975.
Hughes, major-W.-S., 3278.
Hull, quai de, 596.
Humphreys, E.-C., 1536.
Hussards, C., 6ième, 9611.
Ile-aux-Œufs, gardien du phare de l', 9487.
Ile Bataille, droits de pêche sur l', 2801.
Ile du Prince-Edouard, bac à vapeur pour l', 3280.
———bacs transbordeurs de l', 2797.
———bateau transbordeur à l', 979.
———cour suprême de l', 9610.
———dragage dans l', 8899.
———ingénieurs des Travaux publics dans l', 8898.
———services de transport des dépêches, 8117.
———subside fédéral à, 4566.
———transbordement des wagons sur l', 9484.
Ile Fighting, droits de pêche sur l', 3133.
Ile-Perrot, pont de l', 10233.
Ile-Verte, quai de l', 1787.
———service du courrier à, 4570.
Ile de la Madeleine, lettre par télégraphie sans fil aux, 3129.
Immigration des Etats-Unis, 6454.
———des Orientaux, 1188.
———du Canada, 4571.
———par nationalité, 619, 620.
Importation de beurre, 605.
———du ciment, 610, 622.
———de plaques pour murs, 2235.
———de portes, 2232.
Importations à vil prix, 605.
———et exportations, 606.
———et exportations d'avoine, 606.
Incursion des Fénians, indemnité, 7433.
Indemnité du chef de l'opposition, 8596.
Industry, le dragueur, 622.

QUESTIONS—*Suite.*

Ingérence dans les élections, enquête à l'égard de faits d', 2220.
Inman, Charles-R., 1185.
Inspecteur du Revenu de l'Intérieur, 2437.
Inspecteurs de fruits, 2691.
———de homesteads, 626.
———de homesteads à Estevan, 713.
———de homesteads à Humboldt, 819, 820.
———de homesteads à Prince-Albert, 820.
———de homesteads à Saskatoon, 820.
———de homesteads, à Smythe, 641, 642.
———de homesteads à Yorkton, 1036.
Inspections de concessions gratuites, 3219.
Inspection des embranchements de l'Intercolonial, 2232.
Inspections des homesteads, 2796.
Intercolonial, achat de linoléum, 3526.
———administration de l', 1180.
———allume-feu pour l', 977.
———classification des employés, 8596.
———comité de conciliation, 6457.
———commissaires de l', 9869.
———dimanches, 8362.
———embranchement de Country-Harbour, 2481.
———embranchement de Guysborough, 594.
———embranchement "Tobin", 8885.
———embranchements de l', 3224, 3666.
———employés à Stellarton, 5320.
———employés d'ateliers, 5321.
———fonctionnaires, 951.
———fourniture de glace, 2062.
———Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, gardien de gare de l', 8901.
———gestion de l', 642.
———glace, 1786.
———inspection des embranchements de l', 2232.
———installation du gaz aux ateliers de l', 3225.
———Lavery, P., chef, cantonnier, 11906.
———lignes d'embranchement de l', 2000.
———New-Glasgow, 952.
———percepteurs des billets sur l', 2225.
———recettes de l', exercice 1911-12, 11525 .
———salaires sur l', 6457.
———section à l'est de Grand-Narrows, 3523.
———service de l', 8891.
———station à Saint-Bernard, 952.
———station à Trenton, 952.
———suspension d'employés à la Chaudière, Lévis, 11905.
———terminus d'Halifax, 613.
———rapport du foin sur l', 3277.
———transport gratuit du foin sur l', 1034.
———traverses de l', 2229.
———tronçon de l', à Dorchester, 2224.
———uniformes d'hiver des employés de l'.
———voitures à marchandises de l', 1179.
———wagons sur l', 2225.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Interprétation du tarif, honoraires d'avocat, 610.
Irwing, W.-H.-P., 1537.
Isaac's-Harbour, homarderie d', 977.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Jacob, Ernest, 646.
Japonais et Hindous dans la Saskatchewan, 3523.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Joliette, bureau des douanes à, 1533.
———destitutions à l'arsenal, 1594.
———sous-percepteur des douanes à, 1539.
Jones, J.-P., 9868.

QUESTIONS—*Suite.*

Journaliers, gages payés aux, 978.
Journaux favorisés, liste des, 8355.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Kennedy, Isaac, 1599.
Kentville, bois sur la ferme de l'Etat à, 9109.
———édifice public de, 3127.
———ferme expérimentale de, 7155.
Kildare, receveur des postes à, 1534.
Kingsboro, maître de poste de, 6460.
Kingston, collège royal militaire de, destitution d'employés, 644.
Kootenay, carabiniers de, 1037.
Labillois, Alexandre, 7848.
L'Achigan, brise-lames sur la rivière de, 9612.
Lachlan, Lévi, 2687.
Lacroix, Edmond, 7435.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Laforce, J.-E., 3223.
Lambert, M., 649.
Lancup, Sylvain, 4019.
Landry, Adolphe, 1393.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Lane, C.-S., 1596.
Langevin, Jean-Octave, W.-V., 9488.
Lanoraie, destitutions à, 2604.
———quai de, 2692.
La Patrie, contrat signé avec, au sujet d'impressions, 8700.
———de Montréal, travaux d'impression de, 8357.
Larouche, S., 2238.
L'Assomption, quai à, 3663, 9612.
———quai de la rivière, 817, 12146.
———travaux publics dans, 9612.
Lavoie, Calixte, 829.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Lavoie, Louis, 2796.
Leblanc, Maurice, 7843.
Leblanc, Napoléon, 8361.
Leclair, Bernard, 11392.
Leclerc, J.-G., 1789.
Leclerc, L.-P., 829.
Leclercville, bureau de poste de, 9482.
Lemay, A., 2238.
Lemay, Omer, 9111.
Les Mauvaises Herbes, distribution du volume, 636.
L'Etoile, Joseph, enquête sur le compte de, 2222.
Lévis, camp de, fournitures du, 6461, 6462.
———gare de, vente de journaux à la, 6462.
———propriété militaire à, 12291.
Lewis, Melle Gertie, 715.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 2000.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Linwood, entreprise postale de, 616.
L'Islet, agents douaniers du comté de, 2230.
———bureaux de poste du comté de, 1785.
———destitutions dans, 3134.
———quai de, 1784.
———receveurs de la poste, comté de, 1789.
Liste d'adresses postales du département d'Agriculture, 636.
Liste des vaisseaux naufragés sur le Saint-Laurent, 600.
Little-Current, phare de, 8885.
Little-Sands, brise-glace à, 6459.
Loi des céréales, 2485.
Loi des différends industriels, 3286.
Loi des grains du Canada, 2350.
Loi des pénitenciers, 8119.
Loi du mariage, 594.
Long-Beach, parc à homards de, 6461.
Longs, bureau de poste, 9485.

QUESTIONS—*Suite.*

Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Longtinville, maître de poste de, 603.
Lord, Dr, 11905.
Lord, Jos., 650.
Lorne-Valley, I. P.-E., port des lettres à, 9869.
Lyons, capitaine V., 2693.
———service du courrier à, 8898.
Louiseville, emplacement à, 11512.
Lynch, Stanton, 615.
Lyons, capitaine V., 2093.
Macdonald, Gordon, 828.
———John, jr., 2688.
Mack, S.-E., 819.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10123.
Maisonneuve, bureau de poste à, 624.
Malbaie, courrier de, 10712.
Manitoba, terres marécageuses du, 4013.
———titre de biens-fonds au, 12292.
Manley, H., 6463.
Mann, George-S., 652.
Manufacture de cartouches, 6458.
Marcotte, Mme Z., 7848.
Marcotte, Omer, 829.
Maria, dépense dans la paroisse de, 7433.
Mariage, loi du, 594.
Maskinongé, dépense de $150,000 dans, 10434.
Mayflower, désastre du, 2441.
———naufrage du, 7248.
Mayrand, Eugène, 2440.
McAllister, Charles, 11908.
McCraw, Bynn, 8901.
McCutcheon, M., 714.
McGee, James-A., 2005.
McGougan, J.-Mackay, 1536.
McGrath, E.-A., 7605.
McKenzie, Duncan, 7604.
McLean, de Wolfe, 1187.
McLean, J.-W., M.D., 3532.
McLellan, A.-L., 12519.
McLeod, Duncan, 651.
McLeod, John-S.-T., 8898.
McLeod, Malcolm, G., 613.
Meadowville à Murrayfield, N.-E., service postal de, 4302.
Medicine-Hat, agent des terres à, 825.
———bureau de poste à, 823.
———inspecteurs de homesteads à, 9487.
———service de la poste à, 2482.
Merger de Québec, 1535.
Messageries, tarif des, 9612.
Messagers de la Chambr edes communes, 2221.
Métapédia, incident de drapeau à, 7600.
Metcalfe, maître de poste de, 603.
Michaud, J.-A., 8891.
Michelin, Edmond, 8703, 8889.
Middleton et Port-George, N.-E., transport des dépêches de, 6949.
Migneault, Sept-Iles, 10124.
Miguasha, quai de, 11391.
Milice canadienne, 4569.
Milford-Sud, et de Lake-Munroe, service postal de, 2229.
Millsville à Dalhousie-Mountain, courrier de, 7839.
Milward, John, 644.
Mines, département des, 2227.
Ministre de la Milice et de la défense de l'empire, 601.
Ministre de la Milice et les wagons particuliers, 602.
Ministre des Postes, et la défense de l'empire, 602.
Miramichi, dragage de la rivière, 1586.
Monk, démission de l'hon. M., 601.
Mack, M., secrétaire particulier de, 603, 604.
Monnaies canadiennes, 8700.

QUESTIONS—*Suite.*

Montcalm, directeur de la poste de, 7841-2.
Montréal, capitaine du port, 1535, 10122.
———bureau de poste de, 2227.
———bureaux de l'Etat à, 2227.
———commissaires du port de, 1532, 10123.
———Parc Lafontaine, 72456.
———ponts de, 2436.
———raccordement du G.-T.-P., avec, 951.
———salle d'exercices militaires au Parc Lafontaine, 2686,
———service de distribution de la malle à, 7840.
———stations postales de, 9868.
Moosejaw, appréciateur des douanes à, 10434.
———édifice de l'immigration à, 11521.
———employés du bureau des terres à, 11134.
———enquête au sujet des bureaux de poste de, 7842-3.
———inspecteurs de homesteads à, 822.
———terres fédérales de, 2797.
Morin, David, 1784.
Morin, Esdras, 973.
———J.-B., 3527.
———Joseph, 2687.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Morrow, John, 8364.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Mouvement des ports canadiens, 1600.
Mowatt, W.-M., fonctionnaire des pêcheries, 7433.
Munroe, concession, 9109.
Murray, David, 978.
Murray-Bay, emplacement du bureau de poste de, 6462.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Navires marchands étrangers, vente de marchandises, 3525.
New-Campbellton, douanier à, 2689.
New-Carlisle, édifice public de, 7841.
———ferme expérimentale à, 7605.
———station d'expérience à, 2221.
New-Chester, directeur du bureau de poste à, 3280.
New-Glasgow, Intercolonial à, 952.
New-Harbour, brise-lames à, 10122.
———directeur de la poste à, 8037.
New-Hazelton, chemin de fer du Grand-Tronc à, 1395.
Nictaux, N.-E., piscifacture de, 7430.
Niobé, Le, 1785.
———réfection du, 2229.
Nombre de cultivateurs canadiens, 636.
North-Sydney, édifice public à, 3664.
Northumberland, détroit de, dragage dans le, 2799.
Neuville, service postal de, 630.
Nouvelle-Ecosse, poste rurale dans la, 8898.
Noyan, fonctionnaires de douanes, 630.
Ocean Limited, 1396, 1398.
O'Leary, Thomas, 8365.
Ontario Equipment Co., 7426, 8356, 8357, 9479, 9869.
Orange, George, 2439.
Osborne, Frank-A., 1037.
Osgoode-Station, maître de poste d', 1035.
Ottawa, district fédéral, 2237.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Oyster-Pond, N.-E., douanier à, 7684.
Pabos, brise-lames, 981, 1181.
Pacifique-Canadien, émission d'actions communes, 616.
Pacifique-Canadien, taux de fret sur le, 11907.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Panneton, M., C.-R.
Parc à homards à Canso, 634.

QUESTIONS—*Suite.*

Parc à homards à Goldboro, 640.
Parcs fédéraux, surintendant des, 975.
Paré, Anthime-T., destitution, 647-648.
Parry-Sound, inspecteurs des poids et mesures à, 4193.
Parsboro, édifice public à, 1187.
Paspébiac, quai de, 10830.
Passages à niveau, 634.
Patterson, Charles, 1599.
Pêche aux crustacés, commission d'enquête sur la, 2692.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Pêcheries, règlements relatifs aux, 8359.
———transgression de la loi des, 4193.
Pêcheurs de phoques, réclamations des, 2801.
Pelletier, J.-H., 951.
Pelletier, Tancrède, 9487.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.
Permis pour pièges à poisson dans Guysborough, 638, 639, 640.
Perron, Joseph, destitution de, 645.
Petrel, 1533.
Pettit, W.-V., 8118.
Phee, James, 3281.
Picton, Ont., directeur de la poste de, 8118.
Pictou, canot de sauvetage de, 980.
———courrier de, à West-River, 7839, 8885.
———hôpital de marine, 7604-5.
———marchandises transportées à, 1181.
———service de la poste, 4192.
———à Seafoam, N.-E., service du courrier, 4193.
———steamers de l'Etat à, 8593.
———transport des dépêches à, 8592.
———travaux dans la rivière de l'Est, 4192.
Piedmont, bureau de poste de, 603.
Pilotage, commission du, 2441.
Pineault, Louis, 2693.
Plante, Philibert, 646.
Platt, Dr, 1180.
Pointe-à-la-Citrouille, gardien de phare de la, 7158.
Poirier, J.-N., 6118.
Police Gazette, 8364.
Police-Point, réserve de, 6453, 6454.
Politique navale du gouvernement, 607.
Polson, Forges, 8886.
Pommes, commerce des, dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Pontbriand, quai de, 594.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Ponts de Montréal, 2436.
Population du Canada, 979.
Port-Bickerton, bouées à, 5321.
Port-Daniel-Centre, bureau de poste à, 4567.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Port-Félix, gardien du phare de, 10235.
Port-Hawkesbury, édifice public à, 11504.
Port-Hood, dragage à, 1779.
———les travaux à, 974.
Port-Maitland, bureau de poste, 11904.
Portneuf, destitutions de télégraphistes dans, 6949.
Portsmouth, pénitencier de, 1180, 3277.
———préfet du pénitencier de, 3278.
Poste aux colis, 7771.
Poste rurale, itinéraire de la, 619.
Postes, bureaux loués à Ottawa par le département des, 8597.
Postes, rédacteur des lois au département des, 8597.
Potvin, Pierre, 829.
Préemptions, règlements relatifs aux, 11903-4.

QUESTIONS—*Suite.*

Préférence britannique, 597.
Prescott, achat de propriété à, 7685-6.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Prieur, Mme Blanche, 8035.
Prime sur étalons pur sang, 3859.
Primes aux volontaires de la campagne des Fénians, 8036.
Primes de pêches, 8701.
Prince-Albert, inspecteurs de homesteads à, 820.
———inspection de homesteads à, 8598.
———terres fédérales à, 2797.
Prince-Rupert, dépôt de la marine, 1600 .
———édifice public de, 2693.
Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.
Projet d'expédition dans le Nord, 3667.
Propagation des animaux à fourrure, 2436.
Prorogation du délai au sujet des bills d'intérêt privé, 1177.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Province de Québec, ministre de l'Agriculture de la, 9611.
Quai, Berthierville, 2435.
———Cap de la Madeleine, 1788.
———Gatros, N.-B., 3279.
———Grande-Rivière, 2233.
———de l'Ile-Verte, 1788.
———l'Islet, 1783.
———Lanoraie, 2692.
———Saint-Germain, 2233.
Quarantaine de la Grosse-Ile, 627.
Québec, agence de la marine, 8893.
———agents de l'immigration, 1397.
———arsenal de, 8893.
———avocats du ministère de la Justice, 7684.
———bassin à flot, 1779.
———bassin de radoub de, 814, 1779, 7600.
———cale de construction de, 4571.
———conférenciers agricoles dans, 8897.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port de, 2227.
———Commission du port de, achat d'une carrière, 12145.
———Commission du port de, personnel, 8354.
———édifices publics dans la province de, 1184.
———gare du Transcontinental, 6459.
———graines de semence pour, 8894, 8895.
———inspection des poids et mesures dans le district de, 8360.
———perception de la douane à, 594.
———terminus du Transcontinental, 595, 8035.
———Central, 1783.
Quebec Railway Light, Heat & Power Co., 1779.
Quebec-Saguenay, chemin de fer, 8593.
———inspection du chemin de fer de, 1397.
Queensport, N.-E., gardien de phare à, 8365.
Queen, Edward, 9486.
Raccordement du G.-T.-P., avec Montréal, 951.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Rapport de la Commission d'enquête sur la Marine, 4569.
Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.
Recenseurs du comté de Bonaventure, 2435.
Receveur des postes du comté de Russell, 603.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Recrutement des immigrants, 611.
Recrutement des marins, 10121.
Rédaction des lois de la Chambre des Communes, 10708.
Redmond, D.-A., 1400.
Réfections du *Niobé*, 2229.

QUESTIONS—*Suite.*

Réforme du Sénat, 11133.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Régina, inspecteurs de homesteads à, 823.
Règlements de l'immigration, 3125.
Reid, David, 651.
Remaniement de la carte électorale, 626.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.
Renfrew-Sud, boîtes de postes rurales pour, 7248.
Renvois d'employés de la douane, 723.
Réparations de cadenas, 9481.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Réserve forestière, 4018.
Réserve forestière de la Montagne du Dauphin, 6455.
Réserve indienne d'Alberta, 633.
Ressorts métalliques, 8894.
Restigouche Boom Company, 7846-7.
Restigouche, le dragueur, 6947.
Retard dans les dépôts des documents, 3286.
Revelstoke, édifice public de, 2693.
Révocations de 1896 à 1911 dans Joliette, 2440.
Richibouctou, quai de, 9488.
Rideau, canal, 6452.
Rigaud, arsenal à, 10712.
———bureau de poste de, 826, 8363, 11132.
———réfection du quai de, 12145.
———réparations à l'arsenal de, 7845-6.
Rimouski, employés de la Marine destitués dans, 2239.
———employés de l'Intérieur destitués dans, 2239.
———employés des Douanes destitués dans, 2239.
———employés des Travaux publics destitués dans, 2239.
———employés du Revenu de l'Intérieur destitués dans, 2239.
Rioux et Sirois, 9486.
Riverside, Sask., pont à, 6946.
Rivière L'Achigan, brise-lames dans la, 3663.
Rivière Miramichi, dragage de la, 597.
Rivière Nouvelle, 10830.
Roberge, Ed., 3530.
Roberge, Jean, 1539.
Roberge, Mlle M.-D., 2239.
Robitaille, bureau de poste de, 5322.
Robitaille, receveur de la poste à, 9486.
Rockale-Tower, service postal de, 2231.
Rockliffe, champ de tir de, 604.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2240.
Roper, le commandant, 6455.
Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.
Ross-Mills, bureau de poste, 1532.
Rouleau, Georges, 828.
Rouleau, Théophile, 2687.
Rousseau, Napoléon, 828.
Roy, Fred.-A., 11526.
Roy, Hippolyte, 3530.
Roy, J.-N., Dr, 4190.
Rutherford, John, 634.
Sackville, N.-B., quai de, 3663.
Saint-Agapit, maître de poste, 9482.
Saint-Armand, service du courrier à, 4015.
Saint-Basile, service postal de, 629, 630.
Saint-Charles, barrage de la rivière, 8702.
———berges de la rivière, 711.
———dragage sur la rivière, 6617.
———écluses de la rivière, 4571, 8887.
———Manitoba, champ de tir de, 7601, 8355.
Saint-Edouard, station de l'Intercolonial à, 952.
Saint-Eloi, courrier de, 1038.

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Fabien, receveur de la poste à, 4017.
Saint-Ferdinand de Beaurivage, maître de poste, 715.
Saint-Gabriel-de-Brandon, achat de terrain, 2226.
Saint-Gérard-Magella, jetée, 3664.
Saint-Germain, quai, 2234.
Saint-Godfroy, bouées, 10711.
Saint-Irénée, gardien du phare, 2692.
Saint-Jacques-de-l'Achigan, édifice public à, 11390.
Saint-Jean, dépôts d'immigrants à, 1190.
Saint-Jean-de-Matha, Qué., bureau de poste à Moulin Bazinet, 3225.
Saint-Laurent, barrage du, 1598.
———bouées du chenal du, 10709.
———chenal du, 825.
———liste des vaisseaux naufragés sur le, 600.
Saint-Lin, bureau de la poste, 817.
———édifice public, 3663, 9612.
Saint-Lin des Laurentides, travaux publics à, 12146.
Saint-Omer, gardien du phare et du quai, 8364.
Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup, service postal de, à Notre-Dame-du-Portage, 3524.
Saint-Pierre, canal, 981.
———port, 1594.
Saint-Pierre-de-Sorel maître de poste, à, 3524.
Saint-Roch, affaires de la marine, 821.
———bateau-phare, 974.
Saint-Roch-des-Aulnaies, fonctionnaires de l'accise à, 827.
Saint-Simon à Tadoussac, transport du courrier, 10710.
Saint-Tite-des-Caps, transport des dépêches à la Baie Saint-Paul, 3527.
Saint-Urbain, service postal avec la Baie St-Paul, 6461.
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérimentale, 8896.
———station agronomique, 8034.
Sainte-Anne-des-Monts, transport du courrier, 11902.
Sainte-Emélie-de-Lotbinière, maître de poste de, 9482.
Sainte-Justine, transport du courrier, 825.
Sainte-Lucie, service de courrier à Lanthier, 4564.
Sainte-Marie, garde-pêche de la rivière, 8035.
Sainte-Marthe, receveur de la poste, 826.
Saisie douanière à Notre-Dame-des-Bois, 631.
Salle d'exercices militaires au Parc Lafontaine, Montréal, 2686.
Salmon-River, école de, 1181-1182.
———service du courrier à, 4194.
Salsman, A.-W., 713.
Samson, Edgar, 8901.
Saskatchewan, banque de la, 6451.
———gardes-forestiers dans la, 642.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Sauvageau, Joseph, 2441.
Sauvageau, Ludger, 645.
Sayabec, directeur de la poste à, 2230.
———station de, 2228.
Scibouet, travaux publics à, 1185, 1186.
Scotsburn, service de la poste à River-John, 4192.
Secrétaire particulier de M. Monk, 980.
Selkirk, élection de, 981.
Sept-Iles, gardien de phare aux, 9489.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.
Service de la poste rurale, 8038.
Service des dépêches à Régina, par le G.-T.-P., 2004.
Service des travaux des chemins de fer, 604.

QUESTIONS—*Suite.*

Sévigny, Eugène, 629.
Shag-Harbour, bouées de, 11391.
Shédiac, garde-pêche à, 3124.
Sheet-Harbour, quai de, 6454.
Sheets, M., Farran's-Point, 1399.
Shelbourn, indiens du comté de, 1593.
Sherbrooke, N.-E., service du courrier à Sheet-Harbour, N.-E., 2687, 3223.
———à Sunny-Brae, N.-E., transport de la malle, 11907.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Simard, Arthur, 3223.
Sintalula, receveur de la poste de, 10709.
Sipes, A.-C., 2005.
Slack, W.-F., 3134.
Smith, Jacob-K., 11521.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3129.
Solliciteur général, 629.
Sorel, chemin de fer de halage de, 592.
———usines de, 8116.
Soulanges, canal de, surintendant du, 9110.
Soummissions pour chalands à trémie, 4568, 5320.
———pour un bateau-phare, 4568.
Souris, brise-lames à, 5327.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Southampton, Cie du chemin de fer de, 10711.
South-Manchester, bureau de poste de, 4017.
South-Onslow à Quyon, service de courrier de, 6461.
Spénard, Georges, 647.
Standen, J.-R., 11908.
Stations de sauvetage dans les provinces maritimes, 1780.
Station d'expérience à New-Carlisle, 2231.
Steamers de l'Etat, 591.
Stellarton, édifice public à, 979, 1186.
Subvention postale à la Compagnie Richelieu et Ontario, 595.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Surintendant du canal Welland, 951.
Swift-Current et à Maple-Creek, employés des bureaux des terres fédérales à, 11133.
———inspecteurs de homesteads à, 823.
Sydney, directeur de la poste de, 3665.
Tanner's-Point, phare de, 9611.
Tarif des mandats-poste, 8899.
Tarif douanier, 2062.
Tatamagouche, service du courrier à, Brûlé-Shore, 6460.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1191.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Taux des câblogrammes, 3127.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 634, 4016, 4190.
Terrebonne, maître de poste de, 628.
Terre-Neuve, importations et exportations de, 4301.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.
Terres fédérales de Moosejaw, 2797.
———à Prince-Albert, 2797.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Thibodeau, Louis, 11908.
Tiges de contrôle améliorées pour cadenas, 8356.
Tignish-Run, I. P.-E., destitution du gardien du phare de, 3281.
Title-Passage, dragage à, 7687.
Tracadie, homarderie de, 980.
Tracadie, lazaret de, 607.
Tracadie-Road, maître de poste de, 714.
Trafic de l'opium en Chine, 4563.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.

QUESTIONS—*Suite.*

Traitement de la tuberculose, 1594.
Traitement des juges, 2061.
Traitement des officiers de marine, 6460.
Transcontinental, 6451.
———ateliers 10233.
———construction du, 3276, 10232.
———Commission d'enquête, 635.
———compte du capital, 9488.
———Lévis-Moncton, 596.
———Lévis-Montréal, 596.
———Moncton-Edmunston, 2001.
Transport des courriers à Charles-Cove, 638.
Transport du foin sur l'Intercolonial, 3276.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 1034.
Transports postaux dans le comté de Dorchester, 631.
Travail des femmes dans la Saskatchewan, 3523.
Travaux à Port-Hood, 975.
Traverses de l'Intercolonial, 2230.
Trenton, station de l'Intercolonial à, 952.
Trigamie, Melle Rosa, 648.
Trois-Pistoles, brise-lames des, 11521.
———transport du courrier aux Escoumains, 9486.
Trois-Rivières, bâtiment civil, 1012.
———bâtiment public, 1788.
———service de la poste, 8900.
Torbury, N.-E., gardien du phare, 8037.
Tooleton, N.-B., transport des lettres à Hatfield-Point, 3525.
Tye, W.-F., jr., 615, 1393.
Ullyott, G.-M., 6464.
Uniformes d'hiver des employés de l'Intercolonial, 2799.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.
Vaisseaux naufragés sur le Saint-Laurent, liste des, 600.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.
Vallée des Erables, bureau de poste, 1185.
Vallée, Napoléon, 8363.
Vancouver, achat de terrain au port de, 5324.
Vaudreuil, quai Graham, 826, 827.
Vente des terres fédérales, 623 à 626.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 1603.
Vernon, C.-A., inspecteur des agences des sauvages, 4562.
Verrault, Joseph, 7847.
Vétérans de la campagne des Fénians, 8898.
———de l'invasion fénienne, 623, 2231.
———du comté de Témiscouata, 713.
Victoria, C.-A., bureau de poste de, 11523.
———brise-lames de, 8701.
———salles d'exercices, 4194.
Viel, Jos., 4572.
Volontaires de la campagne des Fénians, 1786.
Vols de dépêches, 7835-6.
Wagon pour le ministère de la Milice, 3276.
Webber, James-M., et autres, 8037.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Wendover, gardien du quai, 641.
White, James, 3669.
White-Head, douaniers, 2227.
Wickham-Ouest, bureau de poste, 7836.
Williams, Dr J.-D.-R., 1789.
Wilmot, N.-E., service du courrier, 4194.
Wright, bureaux de poste du comté de, 596.
Wright, distribution de cadenas dans le comté de, 8117.
Wynyard, terres fédérales de, 4018.
Yarmouth, N.-E., bureau de poste, 3130.
———douaniers, 1398.
———dragage à, 3130, 4015.

QUESTIONS—*Suite*

Yarmouth-Nord, bureau de poste, 2802.
Yorkton, inspecteurs de homesteads à, 1036.
Young, Murdock, 3126.
Yukon, service télégraphique du, 4301.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, 288.
Agriculture, 83.
Auditeur général, 1912, (vol. 1), 1438, 1584, 2328.
Bibliothécaires, 5.
Canaux, saison de 1912, (dépôt), 7941.
Chemins de fer et Canaux, 1119.
Classement des employés de la Chambre, (dépôt), 12144.
Comité spécial *re* comités permanents, 372.
Commerce n° 2, 1034.
Commerce et Industrie (partie III), 1532, 3464.
Commission d'Education Technique, dépôt, 12269.
Commission de géographie du Canada, 11ème rapport, 7770.
Commission des chemins de fer 1912, 7ème rapport, 5.
Commissaires des grains du Canada, dépôt, 2642.
Commission des services publics, 809; impression ordonnée, 809.
Commission du Service Civil pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 2164.
Comptes publics, 84.
———comité des, 1995.
Coût de la vie, dépôt, 6825.
Département du Commerce et de l'Industrie, dépôt, 2481.
Département des impressions et de la papeterie, dépôt, 8790.
Douanes, 287.
Election générale, 12ième, 151.
Elections partielles, 5820.
Examen de la vue des pilotes de Québec, 6827.
Etats relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3463.
Expédition polaire Stefannson, dépôt, 4498.
Fermes expérimentales, 1438.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 1911-1912, dépôt, 1438.
Indiens, 10983.
Intérieur, 151.
Justice, 151.
Marine et Pêcheries, 1193.
Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 mars 1912, supplément, 3464.
Messageries au Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, 3220.
Milice, 1911-1912, 1438.
Mines, 288.
Murray, Sir Geo., 1390, impression ordonnée, 1392.
Pilotage de Québec, 8263.
Ports de Vancouver et de Québec, 9108; dépôt de plans. 9109.
Régie interne, 809.
Revenu de l'Intérieur, 5.
Secrétariat d'Etat des affaires extérieures, 31 mars 1912, 5.
Service administratif, enquête sur le, 1390.
Service naval, (dépôt), 209.
Société Royale du Canada, 288.
Statistiques, 1532.
Statistique criminelle de l'année expirée le 30 sept. 1911, dépôt, 11899.
Statistiques des chemins de fer, 1584.
Statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912 (dépôt), 2911.

RAPPORTS—*Suite.*

Transcontinental, Commission du, 1034.
Travail, 209.
Travail, (tribunaux de conciliation), 8, 209.
Travaux du bureau des archives pour 1912, dépôt, 11899.
Vétérinaire général et commissaire du bétail pour exercice clos le 31 mars 1912, (dépôt), 6505.

SCRUTIN.

Adresse, motions sur, Laurier, 579.
———Mondou, 590.
———Rainville, 591.
Ajournement du comité général, 6079, 6082.
Amélioration des grandes routes, amendement rejeté, 4 à 83, 9103.
Appel de la décision du président du comité, 6129, 6182, 9641, 9647.
Association protectrice des médecins canadiens, 4001.
Coderre, l'hon. L., *re* motion Gauthier, 6356.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3507.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement, 9064.
Décision de l'Orateur, amendement German, 12201.
Décision du président du comité général, 6012-6066.
Enseignement agricole, 9066, 9070.
Forces navales de l'empire, 3343, 3346, 3366, 4409, 4411, 4412, 9609, 9641, 10246, 10259, 10271, 10295, 10346.
Haggart, funérailles de l'hon. John, 6079.
Landry, André, motion de censure, vote, 6822.
Northrup, motion, 7632.
Orateur suppléant, blâmant l', 10101.
Présidence du comité, 6222.
Règle 17 de la Chambre, 8695-6.
Rogers, censure de l'hon. Robert, *re* Arthur Donaldson, 8240.
Rogers, motion Chisholm, censure contre l'hon., 10549.
Canadian Northern, subventions, 12192, 12196.
Traité anglo-japonais, amendement Oliver défait, 7390.

SUBSIDES.

Appointements des employés et inspecteurs de, etc., 11848.
Affaires extérieures, 3463; dépenses imprévues, 6658.
Agence de Paris, traitements et dépenses de, 11874.
Appointements, y compris ceux de F. Torrance à 5,000, $373,925, 6931.
Arts, agriculture et statistique, 10550; expositions, 10672.
Arts, agriculture et statistique, articles canadiens à l'Institut Impérial à Londres, 9177.
Agriculture, industrie du bétail, 10692 et suiv.
Allocation de subsistance pour le juge du district d'Atlin, 11291.
Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
Anse-aux-Gascons, Qué., brise-lames, 11811.
Antigonish, services de goélette, 14461.
Appel au Conseil Privé *re* mariages, 12398.
Ashcroft, C.-A., édifice public, 11824.
Ass. d'ambulance de Saint-Jean, crédit add., 6364.
Archives publics, 11873.
Athabasca-Landing, allonge à l'édifice public, 11821.
Athabaska (rivière), enlèvement des cailloux et amélioration du chenal, 11830.
Athènes, Ont., édifice public, 11812.

SUBSIDES—*Suite.*

Baie Saint-Paul, Qué., réfection du quai, 11811.
Bassano, édifice public, 11821.
Bateau à vapeur entre Halifax, la baie de Mahon, etc., 6469.
Bateau-bouée pour remplacer le Shamrock, 6421.
Battleford-nord, édifice public, 11821.
Bélanger, J.-B., capitaine, 6494.
Block, system, 12436.
Bluff-Head, réparations au brise-lames et prolongement, 11796.
Boisdale, quai, 11796.
Brantford, Ont., nouvel édifice public, 11812.
Brise-glace dans baie du Tonnerre, etc., 11116.
Brooklyn, brise-lames, 11796.
Bureaux de poste, service extérieur, 12448.
Calgary, édifice de l'immigration, 11822.
Callender, Ont., prolongement du quai, 11826.
Canal de Carillon et Grenville, digue de Carillon, 11630.
Canal de Chambly, pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Canal de Cornwall, 11630.
Canal de Farran's-Point, améliorations à l'entrée d'aval, 11630.
Canal de Lachine, divers, 11581, 11630.
Canal Murray, nivellement du bief du canal et des approches, 11631
Canal du rapide Plat, 11631.
Canal Rideau, 6449, 11632.
Canal Saint-Pierre, améliorations, 11632.
Canal du Sault-Sainte-Marie, élargissement du chenal, 11583.
Canal de Soulanges, moteurs électriques pour ponts tournants à Pointe-des-Cascades et Coteau-Landing, 11632.
Canal de la Vallée de la Trent, construction, 11584.
Canal Welland, grosses réparations, 11633.
Canaux, personnel et réparations, 11643.
———Québec, 11631.
———statistiques, 11644.
———traitement du personnel et dépenses casuelles, 11645.
Cap-à-l'Aigle, Qué., prolongement du quai, 11811.
Cap-Chat, Qué., extension de la jetée, 11811.
Cardigan, I. P.-E., 12480.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, construction des terminus, 11254.
Chemin de fer de l'Ile du P.-E., agrandissement des installations le long de la ligne, 11239, 12438.
———service de bateaux transbordeurs, etc., 11240.
Chemin de fer de l'Intercolonial, 11642.
Chemins de fer et canaux, triples valves de freins à air sur l'Intercolonial, 11153.
Chemins et ponts, 11837.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Coal-Harbour, quai, 11797.
Colombie-Anglaise, édifices publics fédéraux, 6431.
Commerce, élévateurs de têtes de ligne, 12401.
Commission des chemins de fer du Canada, Leavitt, Clyde, 11634, 11635.
Commission de conservation, appointements, 6658, 6671.
Commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Commission des eaux profondes, 11840.
———Internationale, 12396.
———du Service Civil, traitements, dépenses, casuelles, 6671.
Conservation des fruits par les moyens frigorifiques, 10706.

SUBSIDES—*Suite.*

Conserves, (viandes et fruits), 6492.
Construction de feux et balises, 11115.
Construction d'une ligne télégraphique entre Athabasca-Landing et Fort-McMurray, 11844.
Côte Comeau, réparations et prolongement du brise-lames, 11798.
Courtage sur achats d'effets publics pour fonds d'amortissement, 6695.
Créance Brewder et McNaughton, creusage rivière Saint-Pierre, 11582.
D'Arcy McGee, monument à la mémoire de feu l'honorable, 11840.
Dartmouth, nouvel édifice public, 11503.
Dépenses en exécution de convention concernant réclamations pécuniaires conclue avec Etats-Unis, 11324.
Dépenses éventuelles, impressions des billets fédéraux, 6688.
Dette publique, frais de gestion, commission pour paiement de l'intérêt sur la, etc., 6694.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes, appointements 6497, 8243, 7088, app. et dép. cas., 8937, appoint., 11877.
Dragage, Ontario et Québec, 11837.
Dragues nouvelles, Manitoba, Saskatchewan et Alberta, 11836.
East-Bay, côte nord, réparations au quai, 11798.
Edifices publics à Edmonton, 6431.
Edifices et travaux militaires, 6499.
Edifices publics fédéraux, réfections, etc., dans les Provinces maritimes, 11507.
———généraux, gardiens, etc., 6436.
———à Ottawa, 6430, 6432, 6434.
Edifice public à Shelburne, 6428.
Edmonton, nouvelle salle d'exercices, 11822.
Eganville, Ont., édifice public, 11813.
Embranchement à Courtenay-Bay, 12437.
Embranchements, frais d'exploitation, 12447.
Englishtown, réparations et réfections au quai, 11799.
Enregistrement de la navigation, 11048 et suiv.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Exécution de la loi des grandes routes, 12447.
Exposition de poisson frais et préposé à l'exposition de Toronto, 11126.
Falsification des denrées alimentaires, etc., 11865.
Fermes expérimentales, 6491, 10550.
Feltzen-Sud, brise-lames à l'Anse-Spindler, 11799.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Frais de gestion, impressions, annonces, inspection, frais de messagerie, etc., 6694.
Fraser, Alex., 12449.
Frédéricton, augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Fredericton, nouvel édifice public, 11505.
French-River, rive nord, brise-lames, 11800.
Gabarus, havre de, protection de la grève, 11800.
Gaspé, édifice public, 11512.
———quai à eau profonde, 11811.
Gauvreau, courrier convoyeur, 6494.
Georgetown, I. P.-E., réfections au quai, 11809.
Glace-Bay, protection de la grève, 11800.
Glissoires et estacades en général, 11842.
Gott, George, Amherstburg, allocation à, 6379.
Gouvernement civil, bureau de l'Auditeur général, appointements, 8262, item remis, 8263.
———bureau du haut commissaire à Londres, 6654.
———dépenses non prévues, 6502.

SUBSIDES—*Suite.*

Gouvernement civil, fonctionnaires de la Commission de conservation, appointements, 6923.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, 6481.
Grand-Tronc-Pacifique, rémunérations au directeur du gouvernement, 11640.
———gare centrale, Québec, 12473 et suiv.
Halifax, citadelle, nouveaux quartiers pour célibataires et salles de récréation, 11503.
———stations de quarantaine, nouveaux bâtiments et améliorations, 11503.
———succursale du bureau de poste de la partie nord, 11503.
Hartland, édifice public, 11507.
Haut commissaire à Londres, 3462.
Havre-aux-Bouches, réparations au quai, 11801.
Havres, rivières et ponts, généralement, réfections et réparations, 11801.
Hôpitaux de marine, 11122.
Iberville et Saint-Jean, canal de Chambly, pont entre, 11580.
Ile-aux-Caribous, exhaussement de la chaussée, 11797.
Ile-du-Diable, prolongement du brise-lames, 11798.
Iles-de-la-Madeleine, brise-lames et jetée, 11825.
I. P.-E., arsenal de Summerside, 6431.
———ports et rivières en général, 11809.
Ile-Verte, prolongement du quai principal, 11812.
Irish, F., 12449 et suiv.
Ile Tancook, anse nord-ouest, brise-lames, 11804.
Immigration, appointements des agents et employés de l', Canada, dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
———frais généraux, dépenses casuelles aux agences du Canada, de la Grande-Bretagne et dans pays étrangers, 11882.
———chinoise, administration de l', salaires, divers, 11892.
Indemnité des sénateurs, 12485.
Industrie et Commerce, appointements et dépenses casuelles, 6930.
Ingénieur consultant du gouvernement du Canada, appointements, 6657.
Inspecteurs de gaz et d'électricité, 12463.
Inspection du bétail expédié, 11053.
Insectes destructeurs, 10706.
Inverness, améliorations au bureau de poste, 11504.
———réparations au port, 11801.
Intercolonial, 6442, 6446.
———agrandissement des installations et achat de machineries à Halifax, 11204.
———agrandissement des installations le long de la ligne, 11233.
———agrandissement du réseau de l', crédit supplémentaire, 12437.
———appareils de sûreté pour équipement, 11230.
———augmentation de l'alimentation d'eau, 11234.
———Chatham, diversion de la ligne et embranchement, 11159.
———Construction de voie de Dartmouth à Dean, comté Halifax, 11234.
———construction d'une double voie de Lévis à Saint-Romuald, 11212, modifiée, de jonction de Chaudière à Saint-Romuald, 11213.
———construction originaire, 11216.
———déviation aux mines de Sydney, 11232.
———diversion de la ligne entre Nelson et Derby-jonction, 11159.
———docks et quai à Halifax, 11203.

SUBSIDES—*Suite.*

Intercolonial, éperon jusqu'à Wallace-Harbour, 11234.
———études de lignes et inspections, 11231.
———installations à Fredericton, 11169.
———Lévis, améliorations, 11213.
———matériel roulant, 11219.
———Moncton, usines et matériel, 11214.
———Mulgrave, bac et dock, 11215.
———Pointe-Tupper, améliorations, 11216.
———protection générale des voies publiques, 11201.
———renforcement des ponts, 11156.
———Rivière-du-Loup, agrandissements, 11218.
———Saint-Jean, agrandissement des installations, 11231.
———Tête de ligne à Halifax, 11204.
———Truro, nouveaux aménagements, 11233.
Intérieur, appointements, 11880.
I. P.-E., arsenal de Summerside, 6431.
Jeune-Lorette, édifice public, 11512.
Justice, administration de la, traitement du personnel, 11288.
———dépenses casuelles, 6482.
———dépenses diverses, 11291.
———administration de la, W.-M. Dade, 6490.
Kelly's-Cove, prolongement du brise-lames, 11802.
Kentville, édifice public, améliorations, etc., pour horloge de la tour, 11505.
Krant-Point, quai, 11803.
Lac Nipissing, Ont., amélioration du chenal, 11826.
L'Anse-à-Beaufils, améliorations au quai, 11812.
Législation, Chambre des Communes, 6934.
———impressions, etc., 6933.
Le-Pas, quai, 11830.
Lethbridge, nouvel édifice public, 11823.
Lewes et Yukon, (rivières), améliorations, 11833.
Lignes télégraphiques, 11839.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort-McMurray, 11839.
Lignes télégraphiques, C.-A., 6442.
———Saint-Laurent et Provinces Maritimes, 6441, 11842.
Lindsay, Ont., salle d'exercices, 11815.
Loi des Grains, commissaires, etc., 6471.
Madawaska, rivière, approfondissement du chenal, 11826.
Magasin de sauvetage, 6375.
Maisonneuve, station postale, "M", Montréal, 11513.
Malignant-Cove, brise-lames, 11803.
Marine et Pêcheries, agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
Massé, M., de Roxton-Falls.
Matane, édifice public, 11513.
Medicine-Hat, édifice de l'immigration, 11823.
Milice, allocations, 11326, 11336.
Milice et Défense, appointements, 6928, (en suspens).
———dépenses casuelles, 6498, 11389.
———exercices annuels, 11345.
———82 corps de cadets, 11385.
———vêtements, 11388.
Mines, divers, 11895.
Moncton, élimination des passages à niveau, 12437.
Monnaies étrangères et celles qui n'ont plus cours, 6696.
Montréal, nouvelles casernes, 11518.
———rivière, améliorations en amont de Latchford, 11827.
———hôtel général des postes, 11517.
———nouvel édifice du Revenu de l'Intérieur, 11518.

SUBSIDES—*Suite.*

Montréal, station postale de l'est "C", 11513.
Monument à feu Sa Majesté le roi Edouard VII, 11840.
Monument à Madeleine de Verchères, pour être élevé à Verchères, 11840.
Monument aux héros du Long-Sault, 12394.
Mushaboon, quai, 11804.
Naufrage Pond, 11810.
New-Glasgow, services de goélette, 12461.
Newmarket, Ont., édifice public, 11816.
Nicolet, Qué., réparations et réfections au quai, 11825.
North-Lake, havre de bateaux, 12480 et suiv.
Nouveaux édifices publics, hôtel des postes à Toronto, 11415.
Nouvelle-Ecosse, édifices publics à Amherst, 11501.
Nouvelles dragues, généralement, 11837.
Ontario, édifices publics fédéraux, renouvellement, etc., 11813.
———ports et rivières, 11826.
Orillia, Ont., salle d'exercices, 11816.
Oshawa, Ont., améliorations au port, 11827.
Oshawa, Ont., salle d'exercices, 11816.
Ostréiculture, 11125.
Ottawa, édifice de l'est, annexe, 11405.
———agrandissement des édifices du parlement, etc., 11830.
———épreuve de combustible, etc., 11816.
———nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———nouvelle salle d'exercices, 11817.
Outillages de sauvetage, Québec, Provinces Maritimes et Colombie-Anglaise, 11053.
Pénitenciers, 6491.
———de la Colombie-Anglaise, 11317.
———Kingston, 11294.
———de la Saskatchewan, 11324.
———du Manitoba, 11317.
———Saint-Vincent-de-Paul, 11294.
Pensions aux pilotes, 11120.
———Mme Fitzgerald, 6686.
Petit-Bras-d'Or, brise-lames, 11803.
Picton, Ont., salle d'armes, 11819.
Pictou, service de goélette, 12461.
Pilotage en bas de Québec, 6386.
———entretien et réparations de l'"Euréka", 11118.
Pique-Nique, îles, amélioration au chenal, 11827.
Pisciculture, 11127.
Police fédérale, 11293.
Pont Edmonton, sur la Saskatchewan du nord, réfection du plancher, 11837.
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, etc., 11839.
Pont de Québec, 11577.
Port-Arthur, Ont., salle d'exercices, 11819.
Port-Burrell, améliorations au port, 11828.
Port-Colborne, agrandissement de l'élévateur de, 11625.
Port-Crédit, achat d'immeubles pour le port, 11829.
Port-Dufferin, quai, 11804.
Port-Gull, Man., réparations au quai, 11829.
Port de Québec, améliorations, 11464.
———pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11465.
———bassin de radoub à Lauzon, 11498.
———quai en eau profonde à Lévis, 11464.
Porter's-Lake, chenal de batture, 11804.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11795.
Port-Stanley, améliorations au pont, 11829.
Port de Victoria, améliorations, 11501.
Postes, appointements, 7118.

SUBSIDES—*Suite.*

Postes, service extérieur, 11726.
———traitements et dépenses casuelles, 11589.
Prince-Albert, ouvrages de protection, 11832.
———12462.
———salle d'exercices, 11821.
Pugwash, embranchement, 12437.
Pubnico-ouest, réparations au quai, 11805.
Quais de Hansport et Walton, 11800.
Quarantaine, 10706.
Réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, convention, 12396.
Résolutions budgétaires, 11938.
Régina, dépôt d'armes, etc., 11821.
Revenu de l'Intérieur, traitement du personnel.
Rivière-aux-Français, améliorations du chenal, 11468.
Rivière-aux-Ours, quai, 11796.
Rivière Batiscan, jetée, débarcadère, 11825 .
Rivière-du-Loup, améliorations au quai, 11826.
———(Fraserville), améliorations au quai, 11846.
Rivière-Rouge, améliorations, 11830.
———écluses et barrages à St. Andrews, construction des approches, 11499.
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6597.
———solde de l'effectif, 6676.
———subsistances, fourrages, etc., et dépenses casuelles, 6681.
Sainte-Croix, 12484.
Sainte-Thérèse, édifice public, 11518.
St-Jean, N.-B., améliorations au havre de, 11463.
———nouvel hôtel des postes, 11507.
Saint-Gabriel-de-Brandon, édifice public, 11518.
Saint-Jean-des-Chaillons, améliorations au quai, 11826.
Saint-Jean, salle d'exercices, 11507.
Saint-Laurent, édifice public, 11518.
———(fleuve), améliorations du chenal canadien entre Kingston et Brockville, 11829.
Saint-Majorique, abords du pont, 11826.
Saint-Sauveur de Québec, bureau de poste, 11519.
Salaires et émoluments des officiers de pêche, 11519.
Santé des animaux, 6491.
Saskatchewan, (rivière), améliorations, 11833.
———(rivières nord et sud), relevés des rapides, 11833.
Sault-Sainte-Marie, améliorations au port, 11829.
Sauvages, en général, 11898.
———Colombie-Anglaise, 11897.
———Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Territoires du Nord-Ouest, 11896.
Seal-Island, quai, 11804.
Secrétaire du Gouverneur général, 6481.
Secrétaire particulier de l'hon. G.-H. Perley, 6473.
Secrétariat d'Etat, traitements, 11878.
Service à vapeur entre Halifax et Sherbrooke, 11787.
———entre l'Ile du Prince-Edouard et le Cap-Breton et Terre-Neuve, 11788.
———entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
———entre Pictou et Montague, 11788.
Services de goélettes, Pictou, New-Glasgow, et Antigonish, 12401.
Service de la Marine, protection, Le "Karluk", 6473 et suiv.
Service des ingénieurs, 6441.
Service des phares et des côtes, appointements et allocations aux gardiens des phares, 11064.

SUBSIDES—*Suite.*

Service des postes, dépenses casuelles, 6493.
Service d'hygiène dans les districts organisés et autres, 6493.
Service maritime et fluvial, dépenses imprévues, 11056.
Service postal, extérieur, 6496.
"Sir Hector", 12411.
Société Royale de géographie d'Angleterre, 12412.
Souris, brise-lames, 11810.
Sous-ministre de la Justice, augmentation du traitement du, 12385 et suiv.
Sous-receveur général, caisses rurales, 6479.
Stations télégraphiques des signaux sur le Saint-Laurent, 11121.
Stewart, William-J., paiements autorisés à, 11840.
Stonehaven, quai, 12480.
Strathcona, édifice public, 11824.
———salle d'armes, 11824.
Subventions aux steamers, I. P.-E., Cap-Breton et Terre-Neuve, 12460.
Subventions postales et maritimes, 11786.
Surveillance des pêcheries, 11126.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Timbres anglais, frais de port, etc., 6696.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement des écoles, 6824.
———gouvernement des écoles, (item réservé), 6682.
———gouvernement des, entretien des prisonniers, (réservé), 6682.
———gouvernement, entretien des aliénés, (réservé), 6682.
———gouvernement des, traitement du commissaire, 6682.
Toronto, port de, améliorations, 11467.

SUBSIDES—*Suite.*

Toronto, douanes, entrepôt de vérification, 11819.
———édifice militaire, 11819.
Trancontinental national, 11416.
———exploitation entre Moncton et Edmonton, 12447.
Tracadie, brise-lames, 11810.
Transport du poisson frais, 12411.
Travail, législation ouvrière, 12485.
Travaux publics, appointements, 11395.
———hôtel des monnaies, 12467.
———imputables sur le revenu, 11829.
———(imputables au revenu), divers, 11840.
———Québec, Knowlton-Landing, 12484.
———Ports et rivières, Colombie-Anglaise, 12485.
Trent, canal de, 12447.
Trois-Pistoles, réparations à la jetée sud et abords, 11826.
Trois-Rivières, bâtiment civil neuf, 11519.
Vaisseaux dragueurs, réparations, 11833.
Vancouver, port de, améliorations, 11500.
Vègreville, édifice public, 11824.
Wetaskwin, édifice public, 11824.
White-Point, brise-lames, 11805.
Winnipeg, bureaux de poste, 11820.
Woodmountain, Sask., officiers à, 6363.
Yarmouth, port de, améliorations, 11805.
Yukon, administration de la justice, dépenses diverses, 11293.
———allocations de subsistance des fonctionnaires et du magistrat, 11293.
———frais de voyage du juge, 11292.
———gouvernement du territoire du, (réservé), 6682.
———indemnités, etc., dans les procès au criminel, 11293.
———traitement du shérif, etc., 11292.